

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig,
des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Nr. 317.

Mittwoch 25. Juni 1902.

96. Jahrgang.

Abonnement auf das dritte Vierteljahr 1902.

Im Interesse rechtzeitiger Lieferung wolle die Bestellung durch die Post bereits jetzt veranlaßt werden. Der Preis beträgt wie bisher bei allen Postanstalten 2 M. monatlich und 6 M. vierteljährlich.

Das Abonnement sowie die Zahlung des Zeitungsgeldes können auch durch die Briefträger erfolgen.

Unsere Filialen in Dresden (Strehlenerstraße 6) Tel. I 1713, und Berlin (Königgrätzerstraße 116) Tel. VI 3393, führen Aufträge auf Monats- und Vierteljahres-Abonnements zu Originalpreisen aus.

Das Anwachsen der Matricularbeiträge.

* Das sechste in seinem 23. Jahrgang erschienene Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt, enthält unter anderen wichtigen Abschnitten auch einen solchen über das Finanzwesen des Reiches. Die Matricularbeiträge der Bundesstaaten sind darin in den letzten fünf Jahren, in 1900 berechnet, angewachsen von 455 858,8 im Jahre 1898 auf 489 953,8 im Jahre 1899, auf 527 662,4 im Jahre 1900, auf 570 930,8 im Jahre 1901 und auf 580 639,8 im Jahre 1902. Wie diese Zahlen läßt die „Rat.-Lb.-G.“ folgende Auslassung:

„Keine der politischen Parteien wird umhin können, bei der Bevorberitung der Arbeit für die nächsten beiden Stellung zu nehmen zu der Frage, wie der wachsenden Schwierigkeiten, die aus der Verfestigung der Finanzverhältnisse im Reich und in den Einzelstaaten sich ergeben, am besten zu begegnen sei. Soweit in dem leichten Arbeitsbericht des Reichstags die Frage berührt wurde, ergab sich nur in der Hinsicht vollkommene Klarheit, als von zuständiger Seite widerholt der Gedanke der Einführung einer Reichsfinanzministerium bestimmt abgewiesen wurde. Es ist in einem föderativen Staatesystem nicht zu verwirklichen. Wer an ihm festhält, behauptet, daß er die überrelative Grundlage der deutsehen Reichsverfassung gestrichen oder aber sich um die Verpflichtung drücken will, andere Beiträge zur Erhöhung der eigenen Einnahmen des Reiches zu machen oder zu jenen, welche bislang durch den preußischen Finanzministerium wie vom Reichsministerium weniger gemacht als angekündigt wurden, sich anderer als unzureichend zu äußern. Das Vermögen um die Schließung jüngerer Einnahmequellen für das Reich, welche einerseits möglich erproblich ist einzuholen und andererseits möglich wenig ist in die Lebenshaltung der minder bemittelten Volksstufen einzuführen, hat schon vor der Neugründung des Reiches eine der am dringendsten empfohlenen Sorgen der die deutsche Einheit mit vorbestehenden Parlamente, des Norddeutschen Bundesstaats und des Reichstags, gebildet. Im deutschen Reichstag hat sich dann wiederholt dies gezeigt; je länger die Parteien eine praktische Entwicklung sich versagten, weil sie das Odium neuer Steuern oder Zölle nicht auf sich nehmen wollten, um so empfindlicher machte sich das Leben im Reichstage zu fühlen. Das wird aber wohl auch jenseit so bleiben. Es steht alle Erholungen, die in dieser Beziehung gemacht werden, dazu möglichen, daß durchkommen willige Stände und Könige nicht als eine Sorge zu betrachten, die man auf die leichte Schulter nehmen kann, um so eher sollten alle politischen Parteien des Reichstags auch darauf bedacht sein, an das Balkanabkommen des Reichsministers zu viel schwere Kraft zu legen, als sie irgend aufstellen können. Insbesondere durch die Wahrung der agrarischen Sätze in der von den verbündeten Regierungen vorgeschriebenen Höhe würde die Rücksicht sich verdeutlichen, daß das Seinen nach endemittler Mitteln für die Bedeutung wohlbemerkbar Reichsbudgeten in den nächsten Jahren mindestens auf weite Gewerbekreise und auf die Entwicklung der politischen Parteien hindeuten könnte. Es ist nun durchaus nicht unbekannt, daß das Interesse der Reichsregierung bei der Verfestigung des Reichsministers in einer Weise ausdrücklich ist. Es identifiziert es aber mit der Zeit geworden ist, neue Steuern ausführlich zu machen — doch zu handeln um das Schammeinsatzgesetz war doch genau keine leichte Geburt — um so mehr sollte auch die Rücksichtnahme auf

den Stand der Reichsfinanzen maßgebend dafür werden, daß der Reichstag nicht im Octau verschwindet.“

Zweifellos ist es richtig, daß das Verschwinden des Reichstags im Octau die Frage, wie die Finanznot des Reiches und der Einzelstaaten abzuwickeln sei, noch verschärft haben würde; es ist daher auch am Platze, die positiven Parteien aufzufordern, für das Zustandekommen des Reichstags zu sorgen. Dazu aber würde die Annahme sein, daß dieses Zustandekommen uns der Lösung jener Frage wesentlich näher bringende könnte. Sollte, die gegen die übermäßige Konkurrenz des Auslandes schützen sollen, Tonnen von einmal hohe Träume nicht bringen; diese müssen vielmehr in dem Maße abnehmen, in dem die Sätze ihren Schwung verlieren. Und gerade weil der neue Reichstag einen ausgesprochenen Schwungcharakter hat, dürfte eine vorhastende Finanzpolitik sich nicht in dem Traum wachsenden Befreiungsmaßnahmen zeigen, sondern sollte Vorsorge für den voraussichtlichen Fall einer Veränderung dieser Einnahmen und einer dadurch noch wachsenden Finanznotwendigkeit des Reiches sowohl wie der Einzelstaaten treffen. Wie die Parteien, und wenn sie noch so positiv sind, an dieser Vorsorge sich beteiligen sollen, ist und schlechterdings unfaßbar. Am unfassbarsten, was eine Stellungnahme der Parteien bei den nächsten Wahlen zu der Frage, wie die Finanznot abzuwickeln sei, nötig ist. Das würde eine schönes Durchwaten geben, wenn diese Frage als Hauptfrage in die Wahlen hineingeworfen würde! Der Reichstag, der noch einem solchen Wahlkampf zu Stande käme, würde der buntfarbigen werden, um das Reich jämmer geschehen. Parteien sind überhaupt nicht im Stande, solche Fragen zu lösen; das umfangreiche Material, auf das eine Lösung sich gründen muß, steht nur den Regierungen zur Verfügung. Aber diese ist rader wieder und immer wieder die bringende Wahrung zu ringen, die Übergangsfrist einer organisierten, auf neue Einnahmen und Finanzzölle sich gründenden Reichsfinanzreform nicht weiter auf die lange Bank zu ziehen.

Gerade die Thatsache, daß im nächsten Jahre Rentabilitäten zum Reichstage bevorstehen, sollte die Herren Finanzminister der Einzelstaaten veranlassen, nicht nur über die Grundzüge einer Reichsfinanzreform sich baldigst zu verständigen, sondern auch diese Grundzüge bei irgend einer öffentlichen Gelegenheit bekannt zu geben. Daburd könnte die Gesetze vermieden werden, daß diese Reformfrage von unberührten Seiten in die Wahlkampagne hineingeworfen und dadurch eine Verwirrung hervorgerufen würde, die voransichtlich die Wahl eines Reichstags zur Folge hätte, mit dem eine Reichsfinanzreform schlechterdings nicht durchzuführen wäre.

Herr v. Thielen und sein Nachfolger.

Karl v. Thielen ist am 30. Januar 1882 zu Bielefeld als Sohn des ehemaligen evangelischen Feldprophets der Armee, Thielen, geboren. 1860 wurde er zum Regierungsoffizier ernannt, war nach seiner Arbeit auf der Regierung zu Bamberg mehrere Jahre Landrat des Kreises Mittengau und wurde 1864 provisorisch und 1865 definitiv in den Eisenbahndienst übernommen. Am 1. Januar 1866 wurde er als Mitglied der oberösterreichischen Eisenbahndirection nach Krems verschoben und 1867 Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Dann trat er im Oktober 1867 aus dem Staatsdienste aus und wurde zweiter Specialdirektor der Rheinischen Bahn. Als diese verstaatlicht wurde, blieb er Mitglied des neu gegründeten Eisenbahndirections. Am 1. Oktober 1881 wurde er mit der Verwaltung der Eisenbahn-Direktionspräsidenten in Elberfeld betraut und 1882 definitiv zum Präsidium ernannt. Am 1. Oktober 1887 wurde er nach Hannover in gleicher Amtseigenschaft versetzt. Am 20. Juni 1891 erfolgte seine Ernennung zum Minister der öffentlichen Arbeiten. Zur Jahrhundertwende wurde ihm der erbliche Adel verliehen.

Das ist in großen Zügen das bisherige Lebensbild des für die preußischen Finanzen des letzten Jahrzehnts nach Weisheit wichtigsten Mannes. Die Verbindung dieser beiden Namen ist überdeutlich rein äußerlich, sondern bekanntermaßen durch die „intimen“ Beziehungen des Finanzministeriums zu dem der öffentlichen Arbeiten bedingt. Daß dieser „Intimität“ keine Gemüthsbedeutung beizugeben war, ist gleichermassen bekannt. Manchmal mag der Reformator Herr v. Thielen die Bedeutung und den Einfluß des in weitestem Sinne verantwortlichen Mannes, mit dem nicht gut rechnen essen war, als Vater und Gemüthsmaß empfanden haben, denn sonst bleibt auch der Staatsmann Mensch, daß er die Bindungswirkung des eigenen Gedankens zu Gunsten des großen Ganzen höherlich empfindet. Bei einer Abhängigkeit des nun abgetretenen Ministers als Reformator wird dieses Verhältnis wohl zu verästlichtigen sein, und mancher Vorwurf von reform-radikaler Seite wird in dieser Erfahrung seine Erledigung finden. Gleichwohl sind auch neben den uns nicht so nahe herabhängenden fideikommissären Errungenheiten die organisatorischen und reformatorischen Erfolge aus der Amtszeitheit v. Thielen's bedeutend genug, so daß sie lediglich in nicht-preußischen Blättern rückhaltlose Anerkennung finden. Das ist einigermaßen auffällig bei den heftigen Angriffen, die Herr v. Thielen als Spitzel der preußischen Eisenbahnverwaltung von Seiten aus-

zuhalten hatte, die in ihm den rücksichtslosen Vertreter des preußischen Vorheils gegenüber anderen Staaten sahen. Das war aber eben die natürliche Einstellung des kleinen gegenüber dem Großen, dessen Entwicklung nicht immer vor der Rückfläche auf andere geleitet werden kann; doch eine billige Rücknahme überdeutlich nicht schroff verweigert wurde, es mehr als einmal dem Minister a. D. von seinen bundestaatlichen Collegen bezeugt werden. Wie sehr wohlwollend gehaltener Artikel des „Schwäb. Merc.“ sagt über dies Thema folgendes:

Thielens Verdienste um Preußen würden, so maßgebend das doreige Beispiel auch vielfach für die anderen Staaten war, kaum Anlaß zu so ausführlicher Befredigung bieten, wenn nicht auch nach anderen, das ganze Reich beruhenden Seiten bleibende große Verdienste des hierdienenden Minister hervorzuheben wären. Da ist zuerst sein Verhalten zu den anderen Bahnhauptungen zu betonen. Das Marche, was in den anderen Staaten auf dem Bahngebiete geschah, mag dem preußischen Minister unerwünscht oder verfehlt erscheinen sein, und nach mag die Versuchung gelegen haben, einen Druck dort auszuüben, wo die Macht dazu in seiner Hand lag. So war gewiß mehr, daß er, der brandende Bismarck's eingedenkt, nirgends drängte, sondern abwartete, bis die bessere Einsicht durch die Verhältnisse geweckt werden würde. — Daß das mächtige Preußen auch auf dem Bahngebiete die anderen Verhältnisse schmeid und freundlich behandelt und nie seine Stärke ihnen gegenüber missbraucht, ist gerade in letzter Zeit von verschiedenen Regierungskreisern in den süddeutschen Kammern anerkannt worden. Diese weise Wäßigung ging aber doch nie so weit, daß der Fortschritt auf dem eigenen Gebiete dadurch aufgehoben worden wäre. Oft hat dieses Verhältnis den anderen Staaten direkten Nutzen gebracht, oft sie zur Nachahmung gezwungen, um nicht rückständig zu erscheinen. Unter den vielen Taxis herabsetzungen haben wir in Württemberg besondere Anlaß, und der Ermäßigungen bei den Kohlenstrachten zu erwähnen, durch die allein und ohne jeden Opfer unverfehrt unseres Landes ein Vorheil entfloß, der auf eine Milliarde jährlich geführt wurde. Die Einführung des Eisenbahnpfades und in letzter Zeit die Verlängerung des Güttiglets der Büsselbahn-Linien sind ebenfalls Folgen eines preußischen Vorangehens, und so ist in vielen Fragen sowohl des Vertriebes als auch der Tarife ohne jede Prostition zwischen den verschiedensten Bahnverwaltungen ein einschneidend einheitliches Vorgehen erreicht worden. Wieviel fehlt allerdings noch bis zu dem Ziel, das ja von allen Seiten als das erreichbarste bezeichnet wird, daß nämlich die Bahnen Deutschlands als ein einheitliches Netz vereinigt werden, wie dies die Reichsbahnung bestimmt. Empfindet jeder, der nicht der Parteidankung verhängt, das Bedürfnis danach, wie mag dieser Mangel erst dem Staatsmann erscheinen, der die Vortheile der Vereinigung voll abschätzen kann?

Um einen scheinbaren Anhalt für den Aufschwung des preußischen Eisenbahnbewegens zu geben, lassen wir hier noch folgende Daten folgen:

Bei Übernahme seines Amtes im Jahre 1891 betrugen die Betriebsleistungsumsätze 919 692 000 M. über 30 600 M. auf 1 Kilometer, die Betriebsausgaben 601 847 400 M. und der Betriebsüberschuss 317 844 000 M.; dagegen lagen sich im letzten abgeschlossenen Jahre (1900) die Einnahmen auf 1 392 336 000 M. oder 45 832 M. für 1 Kilometer, die Ausgaben auf 829 118 000 M. und der Betriebsüberschuss auf 564 218 000 M., so daß die Vergütung des Anlagecapitalis auf 4,01 Prozent auf 7,14 Prozent gestiegen ist. Während damals 7876 Millionen Personenkilometer und 14 767 Millionen Tonnenkilometer getrieben wurden, liegt die Leistung im Jahre 1900 auf 14 025 Millionen Personenkilometer und 24 500 Millionen Tonnenkilometer, also fast auf das Doppelte. Auch in Bezug auf die Betriebssicherheit ist unter v. Thielen's Leitung wesentlich geleistet worden. Während im Jahre 1890 auf 11,72 Millionen Zugkilometer noch 6,5 Unfälle ereignet waren, lag die Zahl im Jahre 1899 bereits auf 6,5 heruntergegangen.

Der zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannte Generalmajor a. D. Budde, der Herrn v. Thielen zu gleich auch in dem Amt als Chef des Reichsbahnamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erlegte, war seit seinem am 19. December 1900 erfolgten Ausscheiden aus dem Militärdienste Generaldirektor der deutschen Waffen- und Munitionsfabriken und seit kurzem auch Mitglied des Aufsichtsrathes der Union, Elektrolokomotivgesellschaft in Berlin. Er dürfte wenig über 50 Jahre alt sein.

Am 12. April 1869 aus dem Kadettenhaus als Lieutenant beim 81. Infanterie-Regiment in Mainz eingezogen, erwarb er sich im Kriege gegen Frankreich das Eisene Kreuz, war dann zwei Jahre Artillerieoffizier, besuchte von 1873 bis 1876 die Kriegsschule und wurde 1877 Oberleutnant im 116. Infanterie-Regiment in Biebrich. 1878 wurde er zum Obersten Generalstab kommandiert, trat aber im folgenden Jahre in den Frontdienst zurück, in dem er blieb, bis er im October 1882 zum