

Besitzungs-Preis

In der Hauptvergabe über den im Stadtgebiet und den Vororten errichteten Verkaufsstellen abgezahlt: vierzig Schillinge A. 4.50.
— preußischer Weißer Aufstellung und
Bau A. 6.50. Durch die Post bezogen für
Deutschland u. Österreich vierzig Schillinge A.,
für die übrigen Staaten fünfzig Schillinge A.

Redaktion und Expedition:

Johannitgasse 8.

Berndorferstrasse 188 und 192.

Philatelieexpedition:

Alfred Dahn, Buchdruckerei, Untermarktstrasse 8,
R. Höfle, Buchdruckerei, 14, n. Königstr. 2.

Haupt-Filiale Dresden:

Schlesische Strasse 6.

Berndorferstrasse 1. Nr. 1718.

Haupt-Filiale Berlin:

Charlottenburgstrasse 116.

Berndorferstrasse VI Nr. 2008.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

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

Nr. 343.

Mittwoch den 9. Juli 1902.

96. Jahrgang.

Deutsche Eisenbahngemeinschaft.

W. Im Auftrage des Württembergischen Handelskammervertrages hat der Sekretär der Stuttgarter Handelskammer, Professor Dr. Huber, eine Denkschrift verfaßt, in welcher die Ausführung der beauftragten Vertretung von Handel und Industrie in Württemberg zur Eisenbahngesetzgebung zum Ausbruch kommt. Die Schrift liegt nunmehr gedruckt vor. Sie ist im Verlag von G. Grüninger erschienen und enthält eine außerordentliche Menge wertvollen Materials; sie beharrt eingehend die neuere Verkehrsanforderungen, die Ausichten einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft, die preußische Eisenbahngesellschaft und ihren angeblichen Abschluß, sowie die Höhe des Rechts. Die gründlichen Darlegungen zeigen den Weg zu einer deutschen Eisenbahngemeinschaft und gipfeln in dem dringenden Wunsche, daß Württemberg möglichst bald unter gewissen Einschränkungen gegen zu weitgehende Centralisierung u. s. w. ein Einigungskomitee kommen möge. Preußen sollte. Im ersten Theile der Schrift wird nachgewiesen, daß die Mittelstaaten, in Anbetracht ihrer ungünstigen Finanzlage, zu selbstständiger Durchführung durchgreifender Eisenbahngesetze nicht im Stande sind. Der Betrieb einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft führt die Denkschrift unter Anderem aus: „Selbst, wenn alle süddeutschen Staaten wirklich zu einem süddeutschen Bunde vereinigt wären (woraus noch die seitlichen Erfahrungen wenig Aussicht vorhanden), wäre das Ziel klein und im nationalen Interesse zu bedauern. Eine süddeutsche Gemeinschaft als Selbstzweck würde gleichsam die alte Mainlinie wieder herstellen, in einer Gestalt, die noch unmodern und noch lädiert wäre, als die frühere. Ginge ein süddeutscher Eisenbahnbund vollenständig darum aus, nicht nur seine eisernen Befehlshaberkraft gegenüber dem preußischen Uebergewicht zu kämpfen, sondern sogar einen Druck auf die preußische Tarifpolitik auszuüben, so ließ dies nur auf eine zwecklose Demontation hinaus, welche die preußische Verwaltung sofort mit so schweren Gegenmaßnahmen beantworten könnte, daß einem derartigen Verein ein sehr kurzes Dasein beschieden wäre. Die süddeutschen Staaten sind im Begriffe auf ihre Selbstständigkeit gegenwärtig höchstens noch eßbarer, als gegenüber dem preußischen Bunde. Der Unterschied besteht höchstens nur darin, daß der Anschluß an Preußen für die Vereinheitlichung, welche die Erhaltung der Rentabilität der einzelnen Bahngesellschaften geeigneter wäre.“

Gegenüber dem beliebten Schlagwort vom preußischen „Abschluß“ betont die Denkschrift, es sei unlogisch, anzunehmen, daß der speziell Prädikat „Abschluß“ für die preußische Verwaltung für alle Zeit bindend sei. Die Verordnung des allgemeinen Staatsbaubuchs mit dem Eisenbahnbetrieb sei ursprünglich eine Entwicklungsforschung unserer Wirtschaftsweise, die weder von dem Finanzministerium, noch vom Landtag, noch von der Regierung nach Art des Dr. Eisenhart über Nacht geheiligt werden könne; man finde sie überdies in Württemberg, Sachsen u. s. w., wie in Preußen; der Unterschied sei infolge der verschiedenartigen Höhe der Extragnisse ein nur quantitativer. Im Weiteren wird auf die große Zahl von Leistungen und Erfolge des preußischen Gesamtbudgets hingewiesen und hinsichtlich der Tarife betont, daß die preußischen seit der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarte die billigsten im Reich sind; zwar sind die nominalen Tarifhöhen höher als bei den süddeutschen Bahnen, aber der Unterschied wird reichlich aufgewogen durch die Gewährung von

25 Kilogramm Gepäck, durch den Wegfall des Schnellzugzuschlags für die Rückfahrkarten bei allen Schnellzügen und durch den billigen Abonnement der vierter Klasse.

Besonders interessant und wichtig sind die Ausführungen der Denkschrift in Bezug auf die Hoheitsrechte. Die bemerkenswertesten Stellen lauten:

„Im Volk sieht man einem Zusammengehen mit der preußischen Eisenbahngemeinschaft mit einem gewissen Misstrauen, mit der Sorge wegen einer zu weitgehenden Centralisierung und deren Rückwirkung auf die politische Selbstständigkeit des Landes, auf die Tarifgestaltung der Eisenbahngemeinschaft, sowie auf die Wirkung des Landtags entgegen. Die Beurteilung, es möchte die politische Selbstständigkeit des Landes eine Schwäche erseelen, ist das dauerhafte Hemmungsstück man aber näher zu so erkennt, dies doch mehr als ein unklares Gefühl und als ein Vorurteil mit höchstem Grund, das aus Parteipolitik — durch Schlagworte wie „Verrenzung“, „Mediatierung“, „Eingemeldung“ — aufgestellt wird. Seit Jahrzehnten macht die Agitation auf der Eisenbahngemeinschaft einen Pausa, als ob damit Ehr und Seligkeit vertrieben werde. Schon der bloße Anschein an sich kann schrecklich sein; man kann aber darüber so erkennt, dies doch mehr als ein unklares Gefühl und als ein Vorurteil mit höchstem Grund, das aus Parteipolitik — durch Schlagworte wie „Verrenzung“, „Mediatierung“, „Eingemeldung“ — aufgestellt wird. Seit Jahrzehnten macht die angrenzenden Staaten ohne alle Gefahr für ihre Selbstständigkeit mit ihm auf Unterhandlungen einzufallen könnten, und das es nicht so unfeindlich und unabschöpflich sei, wie es den Anhängern hieße.“ Dabei gewährt es die Bewahrung der gemeinsamen Grenzen durch Landesbeamte, die gegenseitige Kontrolle der gemeinsamen Zollverwaltung und die Vertheilung der gemeinsamen Einnahmen nach bestimmbaren Grundlagen. Genauso destselben Weg hat Preußen jetzt wieder eingeschlagen, als es am 29. Juni 1902 mit demselben Hessen den unabhängigen Vertrag über die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abgeschloß. Wie der preußische Zollverein mit der politischen Selbstständigkeit eines Landes? Und welche Stütze der Eisenbahngemeinschaft vindt thatächstlich Wert für diese Selbstständigkeit? Diese Frage erweist sich für die Massenagitation schon deshalb als besonders geeignet, weil der Begriff „Souveränität“ Verwirrung und unzureichende Voraussetzungen hervorruft. Tendenziös sucht man die mittlerste Souveränität und das damit zu bringende Ufer in übertriebener Weise aufzubauen...“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

Im letzten Theile der Denkschrift, wie der gegenwärtigen, kommt eine Regierung oft in die Lage, mit der herrschenden Volksstimmung in Widerspruch zu geraten. Regieren heißt vorzuherrschen und die Zehren der Geschäftswelt zu beheringen und anzuwenden. Das Volk hängt an dem Geschäftswesen und ist, weil ihm das Verständnis für die wirtschaftliche und politische Entwicklung abgeht, nie

bald bereit, wegen einer sernen Möglichkeit ein kleines Opfer zu bringen, um das Ganze zu retten. Sache der Regierung dagegen ist, den Gang der Entwicklung zu überwachen, um auf die im Stille heranwachsenden größeren Anforderungen zu rüsten, rechtzeitig verlorene Außenposten aufzugeben und nicht die Kräfte unnötig zu verschwenden. Nebenstand man die bisherige wirtschaftliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts und ihre Tendenz, so bietet sich von selbst eine Lehre aus der Geschichte des Zollvereins der heiligen Jahre dar. Wie heute, so verloren die Mittelstaaten auch in den anwähler Jahren, so Preußen in einem Sonderbund entgegenstanden. Sie haben sich aber schließlich durch die natürliche Lage der Verhältnisse gezwungen, in dem Gefüge der nationalen Einigung, auf die Preußen schon durch die geschaffenen Unionen hingewiesen waren, den Schlüsselein zu bilden. Am Jahre 1828 gewann Preußen den ersten deutlichen Mittelpunkt, das Großherzogtum Hessen; es wollte, wie der Hessische Staatsrat Hofmann seiner Regierung berichtete, zeigen, daß die angrenzenden Staaten ohne alle Gefahr für ihre Selbstständigkeit mit ihm auf Unterhandlungen einzufallen könnten, und das es nicht so unfeindlich und unabschöpflich sei, wie es den Anhängern hieße.“

Dabei gewährt es die Bewahrung der gemeinsamen Grenzen durch Landesbeamte, die gegenseitige Kontrolle der gemeinsamen Zollverwaltung und die Vertheilung der gemeinsamen Einnahmen nach bestimmbaren Grundlagen. Genauso destselben Weg hat Preußen jetzt wieder eingeschlagen, als es am 29. Juni 1902 mit demselben Hessen den unabhängigen Vertrag über die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abgeschloß. Wie der preußische Zollverein mit der politischen Selbstständigkeit eines Landes? Und welche Stütze der Eisenbahngemeinschaft vindt thatächstlich Wert für diese Selbstständigkeit? Diese Frage erweist sich für die Massenagitation schon deshalb als besonders geeignet, weil der Begriff „Souveränität“ Verwirrung und unzureichende Voraussetzungen hervorruft. Tendenziös sucht man die mittlerste Souveränität und das damit zu bringende Ufer in übertriebener Weise aufzubauen...“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleichwohl, weil sie noch der Staatsbahnen unterstehen? In Preußen die Staatsgewalt etwa weniger souverän, als dort noch die Privatbahnen existieren? Im Reich selbst haben wir verschiedene Staaten, durch deren Gebiet eine auswärtige Staatsbahn läuft, so vor Allem die thüringischen Staaten und die hohenloherischen Lande; was haben diese Staaten an ihren Hoheitsbereichen ausgegeben, als sie eine Art Eisenbahngemeinschaft mit den auswärtigen Staatsbahnenverwaltungen eingegangen? Augenscheinlich nichts. Dementsprechend ist auch der umgedrehte Fall denkbar, daß Württemberg sich an die preußische Staatsbahngewalt anschließe, ohne daß die königliche Hoheit geschmälerzt würde.“

„Dabei jedoch das Schiedsgericht der Mediatierung“ nähert sich an, so findet man zunächst, daß der Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbetrieb mit der Souveränität überhaupt nichts zu thun hat. Es gibt mächtige Staaten mit reinem oder mit gemischtem Privatbahnhofen. Sind etwa England, Frankreich, Italien in ihrer Souveränität gleich