

Landtagsverhandlungen.

II. Kammer.

Fortsetzung der Sitzung vom 14. Juni.

Staatsminister v. Seydewitz

(nach den stenographischen Niederschriften):

Meine sehr geehrten Herren! Der Ihnen vorliegende ausführliche Bericht beschäftigt sich im wesentlichen mit dem Übergang von der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft, d. h. mit der Frage, wie wir die Verhältnisse unseres Landes, Verkehrsverhältnisse, finanzielle Verhältnisse u. a. m. regeln sollen, wenn wir den Krieg überstanden haben und wieder Friedensverhältnisse gegenüberstellen. Ich brauche Ihnen nicht zu sagen, m. H., daß das eine der wichtigsten Fragen ist, die uns jetzt beschäftigen, und deshalb sind wir den Arbeiten der Deputation mit dem größten Interesse gefolgt. Nur habe ich vorhin aus den Worten des Hrn. Antragstellers einen gewissen Zweifel darüber entnommen, ob die Finanzverwaltung in allen Städten den zu stellenden Anforderungen zu entsprechen geeignet sein würde. Er hat angedeutet, daß der Gesichtspunkt der Sparbarkeit auch jetzt noch eine allzu große Berücksichtigung finde.

Nun, m. H., soweit darin, daß man die Finanzverhältnisse des Landes vorzüglich beachtet, überhaupt ein Vorwurf zu erheben ist, so möchte ich ihn doch nicht ohne weiteres als berechtigt gelten lassen. Einer Regierung, die angeht eines Defizits von 62 1/2 Millionen das die Staatsrechnung für die Periode 1914/15 aufweist, den Ständen einen außerordentlichen Haushalt von 187,5 Mill. M. vorlegt, wird man wohl das ängstliche Zurückhalten der Taschen nicht vorwerfen können, und diese außerordentlichen Ausgaben, m. H., befehlen nicht etwa nur aus unmittelbaren Kriegsausgaben wie Teuerungszulagen, Unterstützungen in Ernährungsfragen und dergleichen, Ausgaben, denen sich die Regierung angesichts der Kriegslage nicht wohl entscheiden kann, sondern es sind darunter auch verschiedene Ausgaben enthalten, welche die zukünftige Friedenswirtschaft vorbereiten sollen. Sie belaufen sich zusammen auf rund 53 1/2 Mill. M., wovon nicht weniger als 43 1/2 Mill. auf die Erweiterung der staatlichen Braunkohlefelder entfallen. Angesichts dessen verheißt es sich recht wohl, wenn der Hr. Abg. Hofmann auf gewisse finanzielle Gefahren hinweist und wünscht, es möchte doch für finanzielle Garantien gesorgt werden, ein Wunsch, dem sich auch der Hr. Abg. Günther, wenn ich ihn recht verstanden habe, angeschlossen hat. Das ist mir vollständig aus der Seele gesprochen. Der Hr. Antragsteller selbst hat ja dann auch seinerseits betont, daß er im Grunde der gleichen Meinung sei.

In all den verschiedenen Erklärungen, welche die Regierung auf die Anfragen seitens der Deputation zu dem Antrage der Herren Göpfert und Gen. abgegeben hat, hat sich die Regierung zwar, soweit es sich um Bauen von Eisenbahnen, Straßen, Kanälen handelt, im allgemeinen zukünftig zu der ganzen Tendenz der Anträge gestellt, dabei aber immer betont, daß natürlich, ehe man an größere Ausgaben herantreten könne, zunächst festzustellen sein wird, ob die Regierung es auch nach der jeweiligen Finanzlage verantworten kann, dem Lande derartige Ausgaben zuzumuten. Denn das möchten wir doch festhalten: der Steuerdruck, der uns nach dem Kriege bedroht, darf nicht ins Ungemessene steigen. (Sehr richtig! recht.) Ich gebe da einem der Herren Wortredner ganz recht, wenn er sagte: Es darf hier nichts übertrieben werden; wenn wir die Steuern übertrieben, wenn wir vor allen Dingen in den direkten Steuern allzu weit gehen, lähmen wir den Erwerbssinn unseres Volkes und die notwendige Unternehmungslust, damit aber überhaupt den gesunden Fortschritt unserer ganzen Volkswirtschaft. Wir müssen uns also nach der Bede freden, wir dürfen den Steuerdruck nicht allzu groß werden lassen, wenn wir nicht eine schwere Schädigung unserer ganzen Volkswirtschaft heraufbeschwören wollen. Gerade auch diese Erwägungen führen mit dazu, daß die Regierung sich wie vor daran festhalten muß, daß die direkten Steuern den Einzelstaaten und den Gemeinden vorbehalten bleiben und nicht an das Reich übergehen. Die Herren kennen ja den Standpunkt der Regierung, die unentwegt an diesem Grundgedanken festhält, und zwar in der vollen Überzeugung, daß damit den Interessen unserer einzelnen Länder, aber auch zugleich den Interessen des Reiches gedient ist. (Bravo! recht.)

Aus den zahlreichen Anregungen, die im Berichte gegeben worden sind, möchte ich heute, nachdem sich die Regierung dazu bereits eingehend geäußert hat, nur wenige herausgreifen, und zwar zunächst den einen vorhin schon besprochenen Punkt, den auch der Hr. Referent an die Spitze seiner Ausführungen stellte, daß über zu geringes Entgegenkommen seitens der Reichsstellen bezugnehmend das Nachbarstaats Preußen gegenüber Sachsen zu sagen sei. M. H.! Wenn dabei wieder der Ausdruck „Eisenbahnieg“ gefallen ist, so kann ich nicht umhin, auf diese schon wiederholt behandelte Frage nochmals kurz zurückzukommen.

Für das Verhältnis zwischen der sächsischen und der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist meiner Ansicht nach der Ausdruck „Eisenbahnkrieg“ irreführend. Die beiderseitigen Beziehungen sind geregelt, und gegenseitige feindselige Handlungen — und um diese würde es sich doch bei einem Kriege handeln — finden nicht statt. Andererseits soll nicht im Abrede gestellt werden, daß sich in lokalen Grenzen ein gewisser Wettbewerbscharakter abspielt. Dies habe ich bereits früher in diesem Hause wiederholt erklärt, Abgrenzungsversuche wären selbstverständlich durchaus unangebracht. Sie müssen doch bedenken, daß sich in Deutschland außer den Reichseisenbahnen 7 selbständige Staatseisenbahnverwaltungen gegenüberstellen. Ist aber die preussische Staatseisenbahnverwaltung, ist die sächsische Staatseisenbahnverwaltung selbständig, haben beide Verwaltungen selbständige finanzielle Interessen, so ergibt sich logisch mit zwingender Notwendigkeit, daß beide Verwaltungen in erster Linie ihren eigenen Vorteil wahren müssen, der sich nicht immer mit dem Vorteil der anderen Verwaltung decken kann. Hier ergeben sich eben gewisse, schon durch den kaufmännischen Charakter der Eisenbahnunternehmungen bedingte Interessengegenstände, die natürlich nicht zu einer direkten Schädigung des anderen Teiles führen dürfen. Der Ausgleich kann nur im Verhandlungswege stattfinden. Auf diesem Wege ist schon viel geschehen, und auch ganz neuerdings ist Sachsen, nachdem ich selbst mich mit dem preussischen Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten mündlich und schriftlich in Verbindung gesetzt habe, auf verständnisvolles Entgegenkommen getroffen. Insbesondere sind am 1. Juni d. J. auf den preussischen Staatseisenbahnen mehrere wertvolle neue Schnellverbindungen für Leipzig, das allerdings bisher über manches zu klagen hatte, geschaffen worden, und die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat weiter der von Sachsen gewünschten Durchführung einer Anzahl D-Lüge nach und von Sachsen über Leipzig hinaus zugestimmt. Weitere sächsische Anregungen stehen noch zur Erörterung, jedoch ist zu erwarten, d. h. auch sie gute Früchte zeitigen werden. Die sächsische Regierung wird jedenfalls nicht nachlassen, die sächsischen Interessen weiter mit Nachdruck zu vertreten, und so steht zu hoffen, daß die Anschauung, als ließe das Verhältnis zwischen der preussischen und sächsischen Staatseisenbahnverwaltung viel zu wünschen übrig, immer mehr an Boden verlieren wird.

Jedenfalls können die Wettbewerbsverhältnisse nicht dazu Anlaß geben, auf eine völlige Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in Deutschland zuzukommen, wie das mehrfach mit Bezug auf Art. 42 der Reichsverfassung angeregt ist.

Auch in dem vorliegenden Berichte wird unter Punkt B 7 der Anträge und vorher auf Seite 39 die Frage aufgeworfen, ob nicht auf ein strenges Handhaben dieses Art. 42 und demgemäß auf eine größere Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zuzukommen wäre. Ich habe hierüber in diesem Hohen Hause schon wiederholt gesprochen, so im Mai des Jahres 1912 und im März des Jahres 1916, wobei ich den Nachweis erbracht zu haben glaube, daß die Anforderungen der Reichsverfassung, die im Art. 42 allgemein, in den folgenden Artikeln 43 bis 47 aber einzeln bezeichnet sind, nicht bloß erfüllt, sondern durch die getroffenen Einrichtungen sogar weit überholt worden sind.

Ich möchte heute nur kurz nochmals darauf hinweisen, daß auf dem Gebiete des Abfertigungs-, des Verkehrs- und Weiderrungs- wesens in allen wesentlichen Beziehungen bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen die gleichen Bestimmungen bestehen, daß das Signalwesen einheitliche Formen angenommen hat, die Eisenbahnverkehrsordnung, die Bau- und Betriebsordnung, die Fahrplankommissionen für ganz Deutschland Gültigkeit haben, daß durch die ständige Lokalkommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressen und durch die Generalkommission der deutschen Eisenbahnen die formelle und materielle Einheit des Tarifwesens gefördert und gewährleistet wird, daß die Ausnutzung und Vermehrung des gewaltigen deutschen Güterwagengutes in einheitlicher Weise vom Staatsbahnenverbande durchgeführt wird. Auch insoweit, als noch Wettbewerbsverhältnisse innerhalb Deutschlands bestehen, leiden die Verkehrsträger nicht darunter, da sie unter allen Umständen nur die Frucht für die kürzeste Strecke zu zahlen haben, auch die Lieferfristen nach der kürzesten Strecke berechnet werden. Auf all diese Verhältnisse will ich jetzt nicht nochmals näher eingehen. Gestatten Sie mir jedoch, Ihnen aus der unmittelbaren Gegenwart einige praktische Anwendungsbeispiele vor Augen zu führen. Der Geist der Einheitlichkeit, der das deutsche Eisenbahnwesen beherrscht, zeigte sich in besonders hellem Lichte, als im letzten Winter bei einzelnen Verwaltungen erste Betriebsstörungen auftraten. Jede Hilfe wurde da ohne jeden Zwang von außen gegenseitig geleistet, und insbesondere stellte die sächsische Staatseisenbahnverwaltung zur Behebung der Störungen im Übergangsbereich Ebnethal-Schönefeld auf Ansuchen der preussischen Verwaltung sofort die nötige Anzahl Lokomotiven zur Verfügung. Daß uns andererseits die preussische Verwaltung entgegengekommen ist, habe ich schon erwähnt.

Ferner ist von den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Frage von eminenten Bedeutung, für die eine vollständige Einheitlichkeit geradezu Voraussetzung ist, neuerdings mitten im Weltkriege ihrer Lösung zugeführt worden, ich meine die Einheitlichkeit der Lösung, wie sie nach und nach erfolgen soll, wird einen Karstern in der glänzenden Weiterentwicklung der deutschen Eisenbahnen bilden. Als Folgen werden sich ergeben eine wesentliche Erhöhung der Gütergeschwindigkeit und damit erhebliche Beschleunigungen der Güterbeförderung. Aber auch wirtschaftlich, vom Standpunkt der Verwaltungen aus gesehen, sind — trotz der hohen Einrichtungskosten — große Vorteile zu erwarten, da der Wagenpark wegen des schnelleren Wagenumsatzes besser ausgenutzt und im Laufe der Zeit an Brennstoffkosten erheblich gespart werden wird. Aber alle hier einschlagenden Gesichtspunkte sind unter den deutschen Verwaltungen trotz der großen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, volle Einheitlichkeit erzielt worden.

Wie im Betriebe, so wird auch auf dem weiten Gebiete des Tarifwesens dafür gesorgt, daß alle Beteiligten in Deutschland durchaus gleichmäßig behandelt werden. Ich erinnere hierbei an die zahlreichen Ausnahmetarife, die gerade während des Krieges eingeführt worden sind. Nur einige Beispiele seien erwähnt. Die Förderermäßigungen für Kartoffeltransporten gelten einheitlich in ganz Deutschland. Die außergewöhnlichen Tarifvergünstigungen, die während des Krieges den Leipziger Rüstern auf dem Gebiete des Verlebens wie auf dem des Güterverkehrs zugute kommen, konnten nur deshalb so günstige Wirkungen mit sich bringen, weil sie einheitlich von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen bewilligt wurden. Unsere arbeitlos gewordenen Textilarbeiter werden bei der Reise nach einem anderen Arbeitsort nicht bloß in Sachsen, sondern z. B. auch in Preußen best befördert. Die so legernde Einrichtung, daß jetzt Stadtkinder zu ermäßigten Preisen aufs Land befördert werden, gilt in ganz Deutschland, und sächsische Kinder gelangen auf diese Weise billig in preussische ländliche Gegenden und umgekehrt. Die Zahl dieser Beispiele könnte ich leicht vermehren.

Nur der Vollständigkeit wegen möchte ich hier noch die ganz selbstverständliche und allgemein bekannte Tatsache hervorheben, daß auf dem wichtigsten Gebiete, nämlich auf dem der Landesverteidigung, die Einheitlichkeit der deutschen Eisenbahnen verbindlich und unerschütterlich feststeht. Die gemeinsame Vorbereitung und Ausführung aller hier erforderlichen Maßnahmen haben sich glänzend bewährt, und der Bestand getrennter Verwaltungen hat hier keineswegs im Wege gestanden, vielmehr durch den Wettstreit gefördert dem Ganzen gedient. Im einzelnen sage ich noch an, daß die dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten angegliederte „Kriegsbetriebsleitung“, in der Vertreter aller deutschen Eisenbahnverwaltungen und der Reichsverwaltung in verständnisvollem Zusammenwirken gemeinsam tätig sind, das Ihre tut, um die volle Gewißheit zu geben für ein dauernd einheitliches Vorgehen in allen gemeinsamen Betriebsangelegenheiten. Also: wie den Interessen der Volkswirtschaft, so dienen die Eisenbahnen dem deutschen Vaterlande auch bei seinem schweren Erfindungskampfe hingebendsvoll und — ganz im nationalen Geiste der Reichsverfassung — in unbeschränkter und nicht zu überbietender Einheitlichkeit.

Man wird also sichtlich bestreiten können, daß die Vereinheitlichung im deutschen Eisenbahnwesen, soweit sie zweckmäßig und für die Allgemeinheit von Nutzen ist, ganz im Sinne der Reichsverfassung, aber noch weit über deren Bestimmungen hinaus durchgeführt ist, und zwar aus freien Stücken durch die selbständig und frei handelnden Eisenbahnverwaltungen selbst.

Andererseits aber darf man in den Vereinheitlichungsbestrebungen auch nicht zu weit gehen. Nicht in allen Fällen ist die Vereinheitlichung absolut richtig. Sie ist nur insoweit durchzuführen, als sie wirklich von Vorteil ist. Es gibt zahlreiche Fälle, in denen die sorgfältige Pflege von örtlich begrenzten Verhältnissen am besten durch selbständige, mit den Landesverhältnissen völlig vertraute Verwaltungen in Hand mit den zuständigen Landesvertretungen ausgeführt wird. (Sehr richtig! recht.) Wer wollte leugnen, daß z. B. die Frage, ob gewisse den Bedürfnissen einzelner Gegenden dienende Bahnen gebaut werden sollen und überhaupt ob räumlich mehr örtlicher Betriebs- und Baufragen den Wünschen der Ortsangehörigen entsprochen werden soll, am richtigen und zweckmäßigsten von Stellen entschieden wird, die der örtlichen Heimat näher stehen und die Bedürfnisse der Bevölkerung stets besser beurteilen können als Zentralstellen, die für große Gebiete noch fehlenden Grundfragen entscheiden und entscheiden müssen. So wird insbesondere nur diejenige Regierung sich auf den Bau

zunächst unrentabler Nebenlinien einlassen können, die hoffen darf, daß die Befruchtung des wirtschaftlichen Lebens, die von der Bahn erwartet wird, dem eigenen Lande — durch Hebung der Steuerkraft — zugute geht, nicht aber Zentralstellen, die mit den Landes-einkünften nichts zu tun haben. (Sehr richtig!)

Wenn also nach dem Bericht S. 38 eine der Handelskammern erneut die Erwägung des Reichseisenbahnprojektes und auf S. 40 auch ein Mitglied der Deputation die einheitliche Verwaltung der Eisenbahnen empfiehlt, so weiß sich die Regierung mit der Mehrheit des Hohen Hauses einig, wenn sie solchen Anregungen fortgesetzt mit aller Bestimmtheit entgegentritt. Auch die Herren Antragsteller und der Bericht wünschen diese Lösung offenbar keineswegs. Sie wurden auch tatsächlich viel zu weit gehen.

Soweit eine Einheitlichkeit im Interesse des Verkehrs und vor allem im Interesse der Landesverteidigung nötig ist, ist sie schon jetzt in vollkommener Weise reiflos durchgeführt.

Zu bedarf es also einer völligen Uniformierung, einer Aufgabe der Selbständigkeit unserer Eisenbahneigentümer. Wo aber Pflege besonderer Interessen in Frage kommt, wird sich die Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen jederzeit als ein großer Vorzug erweisen. Die Reichsverfassung erkennt ja auch selbst das Nebeneinanderbestehen selbständiger Eisenbahnverwaltungen ohne weiteres an, da Artikel 42 sich an die Bundesregierungen wendet und diese sich nach diesem Artikel verpflichtet, die Eisenbahnen in bestimmter Weise zu verwalten zu lassen. Wir arbeiten also nur im Interesse des Ganzen, wenn wir die Wohlfahrt der Bevölkerung unter tatkräftiger und einigender Mitwirkung der Landesverwaltungen in liebevoller Pflege der Einzelbedürfnisse durch selbständige Verwaltungen fördern, dabei aber niemals die großen Gesichtspunkte des Verkehrs und der Landesverteidigung außer acht lassen. So wird in freiem Schaffen dem Wohle der Bevölkerung, ohne daß ein Gebieten des Reichsganges ausgeflößen ist, und zugleich den großen Interessen, denen die Eisenbahnen als Gesamtheit zu dienen haben, harmonisch entsprochen. Lassen Sie uns diesen durchaus gesunden Zustand auch weiter aufrechterhalten. (Sehr gut! recht.)

Noch in einer anderen Richtung möchte ich auf die Frage eingehen, als ob Sachsen im Reiche nicht genügend berücksichtigt würde. Es findet sich da eine Bemerkung auf Seite 17 des Berichtes, wonach dem Vorstand des Verbandes Sächsischer Industrieller mitgeteilt worden ist, daß von 82 Reichsmilitärbauten, die gegenwärtig hergestellt werden, nur einer in Sachsen, die übrigen jedoch in außer-sächsischen Gebieten hergestellt würden. Das klingt allerdings sehr ungünstig für unsere Verhältnisse. Ich habe mich deshalb über diese Mitteilung, die mir auch zu Ohren gekommen war, in Berlin persönlich orientiert, wobei ich zunächst feststellen konnte, daß die gemachte Angabe nicht ganz zutrifft. Es waren damals — im vergangenen Winter — von 80 Bauten, die in Frage standen, drei, nicht nur einer, nach Sachsen gekommen. Seitdem hat sich das Bild für Sachsen etwas günstiger gestaltet, denn von den insgesamt 235 Kriegsbauarbeiten kommen jetzt 13 auf Sachsen. Es ist dies dem fortgesetzten eifrigen Bemühen der in Berlin tätigen sächsischen Herren zu danken.

Hierbei möchte ich übrigens gegenüber den Ausführungen des Hrn. Antragstellers ein, daß die Bundesratsbeschlüsse nicht offenkundig grundlegend nach Instruktionen zu handeln haben, nicht nur in Sachsen, und daß wichtige Entscheidungen im Bundesrat nicht fallen können, wenn nicht vorher die nötigen Instruktionen erteilt werden.

Angesichts der Schwere, mit welcher der Krieg gerade auf der sächsischen Industrie lastet, einer Industrie, die in der Hauptstadt Fertigfabrikate herstellt und auf Export eingestellt ist, ist natürlich die angegebene Beteiligung noch immer eine recht geringe. Andererseits muß man freilich auch bedenken, daß die sächsische Industrie auch mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Es ist, wie auch schon im Bericht angegeben ist, für die Eisenindustrie natürlich wesentlich leichter, ihre Arbeitsstellen in eine Munitionsfabrik umzugestalten als z. B. für die Textilindustrie, und hierauf wird sich wohl das Zurückbleiben der Beteiligung der sächsischen Industrie an Heeresaufträgen im wesentlichen gründen. Natürlich aber haben sich unsere Vertreter fortgesetzt, und wie ich schon sagte, auch mit Erfolg bemüht, solche für Sachsen zu erhalten, und es ist bemerkenswert, daß — wie ich früher schon einmal sagte — andere Bundesstaaten finden, daß Sachsen dabei viel zu gut weggekommen wäre. (Widerwärtig.)

Es ist an anderer Stelle tatsächlich Widerspruch dagegen erhoben worden, daß Sachsen bevorzugt würde. Natürlich trifft das nicht zu, denn die anderen Staaten sind nicht im entferntesten vom Kriege so getroffen worden wie Sachsen. Wenn Sachsen wirklich hier einen Vorzug erreicht haben sollte, so wäre das nur ein kleiner Ausgleich gegenüber den schweren Nachteilen, die gerade der sächsischen Volkswirtschaft durch den Krieg zugefügt worden sind. Nur ein Beispiel! Im Eisenbahnenbau hatte Sachsen bis jetzt zwar schon immer eine geringere Quote als Preußen, aber unsere Quote war besser als die von Baden, Württemberg und Bayern. Aber seit Kriegsbeginn, und zwar sowohl im Jahre 1914 wie im Jahre 1915 ist unsere Quote geringer gewesen als bei den letztgenannten drei Staaten. Auch die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben, ist in Sachsen seit der Kriegszeit wesentlich ungünstiger geworden als in Bayern, Württemberg und Baden, während früher unsere Betriebszahl sich günstiger gestellt hatte, danach sich allerdings wohl leider mit der Zeit, wenn es so weiter geht, d. h. wenn die Ausgaben weiter steigen, während die Einnahmen nicht im nötigen Verhältnis zunehmen, die Notwendigkeit ergebe, daß in der einen oder anderen Weise mit einer Erhöhung der Eisenbahngebühren gerechnet werden muß. Auf die Dauer ist es nicht angängig, daß der Eisenbahnverkehr von der Allgemeinheit der Steuerzahler getragen wird. Der Eisenbahnverkehr muß sich im großen und ganzen selbst erhalten. (Abg. Günther: Dadurch wird die Industrie nicht unterstützt!) Gewiß, sie soll nicht erdroffelt werden. (Abg. Günther: Es daraus mehr Einnahmen erzielt werden, ist doch eine Frage!)

Zum Schluß möchte ich aus dem reichen Inhalt des umfangreichen Berichtes nur noch eines Satzes gedenken, der sich, wenn ich mit einer Kritik erlaube, dar, meines Beschlusses besonders erfreut, ich meine des Satzes, wonach der Hr. Antragsteller am Schluß seiner ersten Darlegung die Regierung bittet, in treuer Zusammenarbeit mit den Ständen die angeregten Fragen zum Wohle des Sachsenlandes einer Klärung entgegenzuführen. Die Worte „in treuer Zusammenarbeit“ treffen nach meiner Meinung das Verhältnis zwischen Regierung und Ständeversammlung so, wie es sein soll: Zusammenarbeiten in Treue, d. h. in Treue gegenüber dem Lande und in Treue im gegenseitigen Verkehr bei dem Streben nach den gemeinsamen großen Zielen. (Sehr gut!) Aus solcher Treue erwächst das Vertrauen, ohne das eine gezielte Zusammenarbeit der staatlichen Faktoren undenkbar ist, und gerade in dieser ersten, an Überforderungen aller Art reichen Zeit, wo die Regierung oft wichtige Entscheidungen in kurzer Zeit treffen muß, ist ein solches Vertrauen doppelt nötig, wenn sie die erforderliche Energie bei Wahrung der ihr anvertrauten Interessen behalten soll.

