

daß vielmehr bereits eine Verpflichtung vorliege, welche die Einzelstaaten in Ansehung eines solchen Zusammenschlusses in der Reichsverfassung eingegangen seien. Diese Auslegung des Art. 42 der Reichsverfassung läßt die Entstehungsgeschichte der Vorschrift unberücksichtigt; sie ist ferner unvereinbar mit ihrem Wortlaute, und sie setzt sich endlich in Widerspruch mit ihrem Sinne.

(Sehr richtig!)

Vielleicht finde ich im Verlaufe dieser Tagung noch einmal Gelegenheit, auf die Sache ausführlicher zurückzukommen, heute fehlt dazu die Zeit. Nur das eine möchte ich betonen: zu der Zeit, als die Reichsverfassung zustande kam, befanden sich die einzelnen Eisenbahnnetze in weitem Umfange noch in Privathand. Sie unterlagen schon aus diesem Grunde wie auch sonst zufolge ihrer historischen Entstehung und Entwicklung der verschiedensten Organisation, sie hatten die verschiedensten Betriebseinrichtungen. Diese Verkehrshindernisse durch Einführung gleicher organisatorischer Einrichtungen und gleicher Betriebsordnungen, sowie durch Erleichterung des Übergangsverkehrs hinwegzuräumen, war die Absicht des Art. 42 der Reichsverfassung, wenn er vorschrieb:

„Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten zu lassen.“

In welchem Umfange diese Verpflichtung erfüllt werden sollte, ergibt sich deutlich aus den Art. 43 und 44 der Reichsverfassung. Was dort bedungen ist, ist jetzt schon tatsächlich erfüllt. An einen finanziellen Zusammenschluß oder auch nur an die Aufgabe der selbständigen Verwaltung der verschiedenen Netze hat damals niemand gedacht. Ein so weit gehender, in die Rechtssphäre der Einzelstaaten so tief einschneidender Gedanke würde damals die Zustimmung der Beteiligten zweifellos nicht gefunden haben. Er würde auch ganz anders ausgedrückt worden sein, und es müßten nicht Fürst Bismarck und seine auch in Fragen der Redaktion durchaus von ihm abhängigen Organe gewesen sein, von denen die Formulierung der Reichsverfassung in allen wesentlichen Punkten herrührt. Ich habe bis jetzt auch noch nicht gehört, daß irgend ein praktischer Staatsmann auf den Gedanken gekommen wäre, den Art. 42 der Reichsverfassung in dem Sinne auszulegen, wie es der Verfasser jener Schrift tut,

(Sehr gut!)

oder daß es irgend ein praktischer für die Regierung seines Landes mit verantwortlicher Staatsmann übernommen hätte, einen solchen Gedanken in die Wirklichkeit zu übertragen.

Wir können also mit aller Ruhe an der Selbständigkeit unseres Eisenbahnbesitzes festhalten, ohne fürchten zu müssen, dadurch mit den Bestimmungen der Reichsverfassung in Konflikt zu kommen.

Selbstverständlich wird dabei die Regierung fortgesetzt bemüht bleiben, alle Beeinträchtigungen, die etwa noch für den die Landesgrenze überschreitenden Verkehr aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Verwaltungen hervorgehen können, mehr und mehr zu beseitigen. Es werden hier unter Mitwirkung des Reichseisenbahnamts, sowie durch die Tätigkeit der verschiedenen Eisenbahnverbände und Kommissionen fort und fort Erfolge erzielt, die die Schaffung einer weiteren Zentralinstanz für Verkehrsleitung, Tarifierstellung und Betriebsorganisation, wie sie in der angezogenen Schrift in Vorschlag gebracht wird, als durchaus entbehrlich erscheinen lassen, ganz abgesehen von der Frage, ob eine solche Zentralinstanz, in der Preußen mit seinem mächtigen Eisenbahnbesitz unbedingt das Übergewicht besitzen müßte, die Lage der mittelstaatlichen Netze irgendwie zu verbessern geeignet sein würde.

Im einzelnen hat es sich die Staatsregierung angelegen sein lassen, die Verhandlungen, welche wegen der Beschränkung des Befahrens von Umwegen im Güterverkehr eingeleitet worden waren, im Sinne des hierzu bei Beratung von Kap. 16 seitens der hohen Ständeversammlung in der letzten Tagung gefaßten Beschlusses, mit Energie zu betreiben.

Die Verhandlungen haben jedoch, zumal sie nicht nur mit Preußen geführt wurden, sondern auf alle größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgedehnt werden mußten, zu einem endgültigen Ergebnis bisher noch nicht geführt.

Ich behalte mir vor, der Finanz-Deputation A hierüber nähere Mitteilung zu machen.

Anschließend hieran darf ich noch mitteilen, daß von den weiter seitens der Ständeversammlung zur Besserung der Eisenbahnerträge gegebenen Anregungen insbesondere auch die Frage einer Abänderung der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung weiter verfolgt worden ist.

Es ist zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten eine Kommission niedergesetzt worden, die indes bei der großen Schwierigkeit und Wichtigkeit der Materie bisher zu bestimmten Vorschlägen noch nicht gelangen konnte.

Auch hierüber wird der Finanz-Deputation A näheres mitgeteilt werden.

Um nun aber zum Stat zurückzukehren, so muß man sich andererseits vor einer allzu optimistischen Auffassung der Lage der Staatseisenbahnen hüten und nicht etwa der Meinung Raum geben, daß nun von neuem eine