



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

χ. ρ.: Vom preußischen Reichstage und preußischen Landtage.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Vom deutschen Reichstage und preussischen Landtage.

Berlin, 24. März.

Den Mitgliedern des Reichstages ist es übel gelohnt worden, daß sie am Donnerstag in genügender Anzahl nach Berlin zurückgekehrt waren. Nach einer einzigen kurzen Sitzung, deren Kern die erste Verathung des Gesetzentwurfs über den Feingehalt von Gold- und Silberwaaren bildete, erfolgte sofort eine neue Pause von vier Tagen, und noch ist nicht abzusehen, ob sich das gleiche Spiel nicht auch ferner wiederholen wird. Der preussische Landtag hätte nach den Berechnungen, die man noch zu Anfang der abgelaufenen Woche mit vollem Recht aufstellen durfte, bequem am 23. März geschlossen werden können; durch die Einbringung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat aber, der nichts Geringeres als eine tief greifende Umgestaltung der Organisation der preussischen Centralverwaltung bezweckt, erschien die Situation mit einem Schlage vollständig umgewandelt. Die Absicht dieser Vorlage geht dahin, die Verwaltung des Eisenbahnwesens aus dem Handelsministerium auszuscheiden und einem besonderen Eisenbahnministerium zu unterstellen, ferner die Verwaltung der Domänen und Forsten vom Finanzministerium abzutrennen und mit dem landwirthschaftlichen Ministerium zu vereinigen, endlich einen besonderen Posten für einen Vicepräsidenten des Staatsministeriums zu errichten.

Alle Parteien im Landtage waren durch dies Organisationsprojekt, dessen Tragweite auf der Hand liegt, höchlich und peinlich überrascht. Nicht durch seinen Inhalt, wohl aber durch die Form, in welcher es vorgebracht wurde. Der Reichstag hatte seine Sitzungen nur ungern unterbrochen, um dem Landtage die zur Erledigung absolut dringlicher Arbeiten erforderliche Zeit zu lassen. Wie hätte es nicht das größte Befremden erregen sollen, daß inmitten einer so bedrängten Lage der parlamentarischen Geschäfte die preussische Regierung urplötzlich mit einem Plane auftrat, der, wenn er noch in der gegenwärtigen Session zu einem praktischen Ende geführt werden sollte, entweder eine abgekürzte legislatorische Behandlung, welche einer Abdankung der Volksvertretung gleich kommen würde, voraussetzen oder eine noch gar nicht absehbare Störung der Verhandlungen des Reichstags zur Folge haben müßte? Kein Unbefangener wird es unter diesem Gesichtspunkte der Majorität des Abgeordnetenhauses verargen können, daß sie auf den Gesetzentwurf im gegenwärtigen Augenblicke näher einzugehen nicht geneigt ist. Ueber's Knie kann und darf eine so wichtige Angelegenheit nicht gebrochen werden. Ganz abgesehen davon, ob die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums überhaupt nothwendig und zweckmäßig

sein würde, wird zunächst zu prüfen und festzustellen sein, wie die in zahlreichen einzelnen Gesetzen dem Handelsminister übertragenen Befugnisse in Zukunft zwischen demselben und dem neuen Eisenbahnminister zu theilen sind. Von selbst ergibt sich dies keineswegs, sondern es wird in den meisten Fällen erst die ratio legis zu befragen und demgemäß zu entscheiden sein. Für eine so minutiöse Arbeit mangelt unter den obwaltenden Verhältnissen durchaus die Zeit.

Auch in materieller Beziehung aber liegt die Frage doch keineswegs so klar, daß man sie als spruchreif bezeichnen könnte. Daß die Geschäfte des Handelsministeriums, wie dieselben im Laufe der Zeit herangewachsen sind, die Kraft eines Mannes übersteigen, mag gern zugegeben werden. Ob aber eine bloße Loslösung der Eisenbahnangelegenheiten von demselben das Richtige ist, dürfte nicht gleich Jedem außer Zweifel sein. Es springt hier ein eigenthümlicher Widerspruch zwischen dieser Maßregel und der Verbindung der Domänen und Forsten mit dem landwirthschaftlichen Ministerium in die Augen. Für die letztere ist stets als Hauptgrund vorgebracht worden, daß das Finanzministerium seiner ganzen Natur nach zu sehr geneigt sei, die Verwaltung der Domänen und Forsten ausschließlich nach Rücksichten des fiskalischen Interesses zu handhaben, während man von der Unterstellung dieses Verwaltungszweiges unter das landwirthschaftliche Ministerium erwartet, daß eine mindestens gleiche Sorgfalt den in Betracht kommenden Fragen der allgemeinen Landescultur zugewendet werden würde. Dagegen liegt bei dem Eisenbahnwesen offenbar die Gefahr nahe, daß dasselbe, wenn man es aus der Verbindung mit den hervorragendsten wirthschaftlichen Interessen herausreißt und lediglich auf sich selbst stellt, allzusehr als Selbstzweck aufgefaßt und über seine berechnete Position im volkwirthschaftlichen Organismus hinausgehoben wird. Der Fiskalismus also, welchen die eine Maßregel beseitigen will, könnte durch die andere recht eigentlich begünstigt werden. Zum mindesten wird man sich doch fragen müssen, ob es gerecht und zweckmäßig sein würde, derselben Instanz, welche die Verwaltung der Staatseisenbahnen leitet, zugleich die Aufsicht über die Privatbahnen zu übertragen. So lange das Eisenbahnwesen dem Handelsministerium unterstellt bleibt, erscheint bei der stetigen Einwirkung der Rücksicht auf die industriellen und kommerziellen Interessen die Vereinigung der eigenen Verwaltung und der Aufsicht in derselben Hand minder bedenklich. Es würde also zu überlegen sein, ob nicht die Aufsicht auch ferner beim Handelsministerium zu belassen wäre.

Andererseits läßt sich die Frage aufwerfen, ob das Eisenbahnwesen getrennt von den übrigen Staatsbauten zu verwalten sei. Unter dem Gesichtspunkte des öffentlichen Wohles würde es uns z. B. als eine Forderung der

Logik erscheinen, das Kanalbauwesen nicht getrennt vom Eisenbahnbauwesen zu verwalten. Man wendet freilich ein, daß die Vereinigung beider Verwaltungszweige stets zur Vernachlässigung des Kanalbaues zu Gunsten des Eisenbahnbaues führen werde; wir sehen aber nicht, aus welchem zwingenden Grunde. Ein Bautenminister, der seine Stellung im Dienste des allgemeinen Besten richtig begreift, hat gar keine Veranlassung, Eisenbahnen und Kanäle, welche unter der Leitung einer verständigen Verkehrspolitik den wirthschaftlichen Bedürfnissen Hand in Hand nützen werden, in feindlichen Gegensatz zu einander zu bringen. Eher scheint uns, bei der in der preussischen Centralverwaltung nur zu oft konstatarnten Ressorteiifersucht, ein solcher Zwiespalt von einer Trennung des Eisenbahnbauwesens und des Wasserbauwesens in zwei verschiedenen Ministerien befürchtet werden zu müssen. Wäre es da nicht vielleicht zweckmäßiger, statt eines Eisenbahnministeriums ein besonderes Ministerium für das gesammte Gebiet der öffentlichen Bauten zu errichten?

Die Zahl dieser Bedenken ließe sich leicht vermehren. Wir verzichten darauf in der Ueberzeugung, daß aus dem Vorstehenden zur Genüge erhellt, wie es wahrlich nicht „Bestimmung“ oder gar muthwillige Oppositionslust war, woraus die ablehnende Haltung wenigstens der nationalliberalen Partei entsprang. Auf weniger zweifelhaftem Boden steht unleugbar der Vorschlag der Abzweigung der Domänen und Forsten vom Finanzministerium. Der antifiskalische Charakter dieser Maßregel ist sicherlich berechtigt und muß ihr auch in liberalen Kreisen Freunde erwerben. Aber zu beachten ist doch, daß das Abgeordnetenhaus denselben Vorschlag früher auf die energischen Vorstellungen des Finanzministers hin wiederholt zurückgewiesen hat. Unter diesen Umständen scheint es doch kaum anzugehen, daß jetzt eine definitive Entscheidung der Frage vorgenommen werden sollte, ohne daß der Finanzminister in der Lage wäre, vorher auch seinerseits ein fachkundiges Urtheil darüber abzugeben. Man wird also zum mindesten die Beendigung der Vakanz im Finanzministerium abwarten müssen.

Von den hier gezeichneten Gesichtspunkten aus plaidirte der Abg. Miquel für die Ablehnung der Nachtragsvorlage in ihren beiden ersten Punkten. Wie man sieht, ist damit keineswegs eine prinzipielle Zurückweisung der Vorschläge beabsichtigt. Was die Sache anlangt, so steht man ihr weit eher mit Sympathie, als mit Antipathie gegenüber; nur beschränkt man sich einstweilen auf ein vollberechtigtes non liquet. Im übrigen verweist man auf die parlamentarische Geschäftslage, welche eine weitere Ausdehnung der Session des preussischen Landtags zum Zwecke neuer weit aussehender Verhandlungen nicht gestattet. Fürst Bismarck hat dem gegenüber das ganze Gewicht seiner Persönlichkeit in die Waagschale geworfen, um die Organisationsänderung sofort

durchzudrücken. Aber er mußte doch selbst, wenn auch nur indirekt, die Unansehnlichkeit der aus der augenblicklichen Lage der parlamentarischen Geschäfte entnommenen Argumente zugeben. Daß er von seinem Standpunkte aus das besondere Eisenbahnministerium für eine höchst dringende Nothwendigkeit hält, ist nach dem überraschend schnellen Vorgehen in dieser Angelegenheit selbstverständlich. Aber seine Ausführungen haben schwerlich Jemandem die Ueberzeugung beigebracht, daß die Maßregel nicht noch bis zur nächsten Session verschoben werden könnte. Er drohte eventuell mit einer wenigstens theilweisen Regelung der Angelegenheit durch königl. Verordnung oder auch mit einer außerordentlichen Session nach Schluß des Reichstages. Ueber die Bedenken welche dem ersteren Wege entgegenstehen, scheint er selbst nicht im Zweifel zu sein. Den andern Weg aber würde die Mehrheit des Abgeordnetenhauses sicherlich lieber acceptiren, als daß sie jetzt über eine so fundamentale Neuerung im Handumdrehen einen entscheidenden Beschluß fassen sollte. — Die Verhandlung ist am letzten Tage der abgelaufenen Woche nicht zu Ende gediehen und wird erst am Mittwoch ihre Fortsetzung finden. Wir fürchten aber nicht durch die Ereignisse in unseren Vorhersagungen dementirt zu werden.

Die dritte Forderung der Nachtragsvorlage, die Errichtung des Postens eines besonderen Vicepräsidenten des Staatsministeriums, findet bei der Mehrheit des Abgeordnetenhauses keinen Widerspruch. Bisher haben die Geschäfte eines solchen Vicepräsidenten freilich ohne sonderliche Mühe von dem Finanzminister Camphausen versehen werden können; nach den vom Fürsten Bismarck im Reichstage gemachten Andeutungen weiß man indeß, daß der preußische Viceministerpräsident in Zukunft auch die generelle Vertretung des Reichskanzlers zu übernehmen haben wird. Es liegt kein Grund vor, der Ausführung dieses Planes ein Hinderniß in den Weg zu legen.

Die Hauptaufgabe, welche der „Nachsession“ des Landtags gestellt war, die Vereinbarung des Ausführungsgesetzes zum deutschen Gerichtsverfassungsgesetze, ist endgültig gelöst. Bis auf den letzten Augenblick waren die hauptsächlichsten der in unserem vorigen Briefe aufgezählten Differenzpunkte zwischen den beiden Häusern bestehen geblieben. Das Abgeordnetenhaus hat, um der Sache ein Ende zu machen, und vor Allem, um die rechtzeitige Durchführung der Justizreform nicht zu gefährden, schließlich nachgegeben. In der Sache braucht man das vielleicht nicht allzusehr zu bedauern; für das Verhältniß der beiden legislativen Faktoren zu einander aber kann es nicht ohne erbitternde Wirkung sein. Daß der zum mindesten nicht geschickten Operationsweise des Justizministers Leonhardt ein großer Theil der Schuld an den unerquicklichen Schicksalen, welche die parlamentarische Verhandlung über dieses Gesetz gehabt, beizumessen ist, darüber ist man allgemein einverstanden, wenn auch

die wenig würdige Art, wie ein konservativer Abgeordneter den um das preussische Justizwesen immerhin wohlverdienten Mann verhöhnte, von allen Seiten lebhaft verurtheilt wurde.

Der Vollständigkeit wegen sei hinzugefügt, daß noch einige Gesetzentwürfe geringerer Ordnung, darunter das Synodalgesetz für Schleswig-Holstein und Nassau, und die Uebernahme der Berliner Stadtbahn auf den Staat, definitiv erledigt worden sind.

Inzwischen ist die Aufmerksamkeit namentlich in den letzten Tagen der Woche vorwiegend von der „Rekonstruktion des Staatsministeriums“ in Anspruch genommen worden. Im Augenblicke, da wir schreiben, sind die Namen der „neuen Männer“ zwar bekannt, über die politische Bedeutung des Ganzen aber ist das Urtheil noch im Schwanken. So lange sich nicht mit Sicherheit übersehen läßt, ob der Eintritt der neuen Elemente etwa den Rücktritt bisheriger Mitglieder des Ministeriums zur Folge haben wird oder nicht, wird man gut thun, seine Meinung zurückzuhalten. Immerhin aber steht die bedauerliche Thatsache fest, daß der Ausgang, welchen die Ministerkrise gefunden hat, die so lange ersehnte lebendigere Fühlung zwischen Regierung und Volksvertretung nicht bedeutet.

x. e.

Literatur.

Schillers Briefwechsel mit Körner. Von 1784 bis zum Tode Schillers. Herausgegeben von R. Gödke. Wohlfeile Ausgabe. Leipzig, Veit & Co., 1878.

Nächst der Goethe-Schiller'schen Korrespondenz hat unsere klassische Literaturperiode keinen Briefwechsel von der Bedeutung aufzuweisen, wie der zwischen Schiller und Körner, dem Vater Theodor Körners. Von dem Abschlusse des Freundschaftsbündnisses zwischen beiden, welches, unbedeutende und vorübergehende Trübungen abgerechnet, bis zu Schillers Tod unwandelbar aufrecht erhalten blieb, datirt bekanntlich in Schillers Leben die Periode geistiger Reife und sittlicher Klärung. Ja, dieses Bündniß markirt für Schiller's ganze Entwicklung einen ähnlichen Wendepunkt wie in dem Leben Goethe's die italienische Reise. Zu der Vertiefung seines ganzen Wesens, an welcher Schiller in dem Jahrzehnt von 1784 bis 1794, also bis zu dem Zeitpunkte, wo er Goethe, dem lange gemiedenen und fast beneideten, voll Zuversicht an die Seite treten konnte, unablässig gearbeitet hatte, zu dieser Vertiefung, die