



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wirth, Max: Studien über Eisenbahnpolitik im Hinblick auf den Plan der
Erwerbung deutscher Eisenbahnen durch das Reich. I.

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

Studien über Eisenbahnpolitik

im Hinblick auf den Plan der Erwerbung deutscher Eisenbahnen durch
das Reich.

Von Max Wirth.

I.

Bei keiner der ökonomischen Fragen, welche in der neueren Zeit die Staatsmänner diesseits und jenseits des Canals beschäftigt haben, ist ein so heterogenes Gemenge verschiedener Motive und eigentlich nicht zur Natur der Sache gehöriger Triebfedern an den Tag getreten, wie bei dem Plan der Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich. Es zeigt sich eben viel mehr wie bei der so ziemlich befriedigend erledigten Bankfrage, daß politische Rücksichten auf Seiten der Gegner noch viel mehr unterlaufen, als bei den Anhängern des Projectes. Mögen auch die Urheber des letzteren nicht ohne politische Hintergedanken sein, so haben sie doch bisher stichhaltige wirtschaftliche Gründe für ihren Plan vorgebracht. Von den Gegnern läßt sich dieses mit wenigen rühmlichen Ausnahmen nicht behaupten. Die meisten derselben wittern Unrath in dem Projecte, weil sie selbst eine Verminderung ihres politischen Einflusses oder ihres persönlichen Interesses davon fürchten. Dieses mag der Grund sein, weshalb wir bis jetzt in den Reihen der ökonomischen Argumente gegen den Plan nur einer dürftigen Logik begegnen.

Die politischen Gegner sind in der Hauptsache in zwei Lagern zu finden, einestheils in dem der mittelstaatlichen Autorität, welche eine weitere Schwächung ihrer staatlichen Befugnisse und Gewalt fürchtet, andernteils in der radicaleren Richtung der liberalen Partei, der Fortschrittspartei, der es traditionell widerstrebt, den Regierungen größere Macht einzuräumen, und welche

vom Besitz der Eisenbahnen einen Zuwachs des Einflusses und der Macht der Reichsregierung befürchtet, welche dem Selbstbestimmungsrechte der Nation und den Finanzbefugnissen des Reichstages gefährlich werden möchte. Eine dritte Gruppe der Gegner ist die der persönlich Interessirten; denn es ist begreiflich, daß die Verwaltungsräthe der Privateisenbahnen, welche durch die Ausführung des Planes überflüssig werden würden, und daß die Directoren der Privateisenbahnen, welche, wenn sie auch in der neuen Ordnung der Dinge hinreichend ihnen angemessene Stellungen beibehalten würden, doch eine Verminderung ihres Gehaltes und ihres Ansehens im Dienste des Reichs befürchten. Erst in vierter Linie scheint im gegenwärtigen Stadium des Kampfes diejenige volkwirtschaftliche Richtung zu kommen, welche dem System der Privateisenbahnen den Vorzug vor dem der Staatsbahnen giebt. Es ist sehr natürlich, daß diese letztere Gruppe der Gegner ganz verschwindet unter dem Geräusch der drei vorher genannten, weil die hervorragendsten gegnerischen Interessen grade in den Staatsbahnen der Mittelstaaten ruhen, für welche dieselben wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Gründe sprechen, die zu Gunsten der Reichsbahnen auszuführen sind.

Es liegt ja auf der Hand, daß dieselben Ursachen, welche für oder wider die Staatsbahnen im Allgemeinen sprechen, auch bei den Reichsbahnen gelten. Das setzt aber die Staatsbahnen der deutschen Mittelstaaten in eine schiefe Stellung. Denn ihre Vertheidiger befinden sich in einem gefährlichen Dilemma. Geben sie volkwirtschaftlich den Staatsbahnen den Vorzug, dann haben sie auch ein Präjudiz zu Gunsten der Reichsbahnen geschaffen, und erklären sie die Reichsbahnen für weniger vortheilhaft als das Privatbahn-System, so haben sie damit auch den Staatsbahnen der Mittelstaaten das Urtheil gesprochen. Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, daß der ganze Schwerpunkt der Erörterung verschoben und auf ein falsches Gebiet gebracht wurde; es ist kein Wunder, daß bis jetzt die Frage, ob das System der Staatsbahnen oder das der Privatbahnen volkwirtschaftlich den Vorzug verdiene, gar nicht gründlich erörtert und wissenschaftlich entschieden worden ist, sondern daß die politischen Motive vorwiegen, und daß da, wo man wirklich zu volkwirtschaftlichen Argumenten sich herbeilassen will, wir einer ungewöhnlichen Menge von Gemeinplätzen und zweifelschneidigen Phrasen begegnen, welche oft gar nichts beweisen oder oft für die eine und die andere Ansicht ins Feld geführt werden können. Auch in den Verhandlungen des preußischen Landtages über die Gesetzesvorlage, welche die Genehmigung zum Verkauf der preußischen Staatsbahnen an das Reich verlangt, begegnen wir vorwiegend politischen Argumenten und Triebfedern. Hier war es der Hauptführer der Fortschrittspartei, welcher sich dem Plan widersetzte.

Die Thatsache aber, daß in seiner stundenlangen, von Witz durchflochtenen Rede auch nicht ein einziges wirthschaftliches Argument vorgeführt wurde, und die ganze Dialektik sich eigentlich nur um die Befürchtung drehte, daß der Einfluß der Reichsregierung durch die Gewalt über die Eisenbahnen zu groß werden würde, beweist, daß in dem bisherigen Stadium der Streitfrage die politischen Interessen der Partei und der einzelnen Staaten vor den echt volkswirthschaftlichen Interessen der ganzen Nation bis jetzt noch den Vorrang gehabt haben. Wie wenig aber die Frage damit abgethan sein kann, daß sie eine vorwiegend politischen Kritik gefunden hat, wie nothwendig es ist, daß sie in allen ihren volks- und staatswirthschaftlichen Wegen und Tragweiten verfolgt wird, das geht schon aus der Thatsache hervor, daß in der Schweiz gerade die Gesinnungsgenossen des Redners der Fortschrittspartei im preußischen Landtag von den Privateisenbahnen die Schwächung der politischen Macht des Staates befürchten, und daß aus demselben Grunde auch in Belgien und England die gewissenhaftesten Staatsmänner und Volksfreunde sich zur Concentration in den Händen des Staates hinneigen.

Je verborgener im gegenwärtigen Augenblick daher der Widerstreit der Meinungen ist, und je mehr politische und Privatinteressen in die Frage gemischt werden, desto mehr erwacht das Bedürfniß, den Gegenstand von seiner rein volkswirthschaftlichen Seite von Grund aus zu untersuchen, die in der Sache gemachten Erfahrungen zu prüfen und den Versuch zu machen, eine so weit als möglich sichere Lösung und Beantwortung derselben im Allgemeinen, sowie in Beziehung auf das Reich zu finden. Wird sie dann zu Gunsten des Staatsbahn-Systems entschieden sein, so bleibt dann immer noch die politische Seite des Gegenstandes zu erörtern, so weit es nämlich zweckmäßig, wohl verstanden, im Interesse der deutschen Nation zweckmäßig ist, daß in erster Linie die preußischen Staatsbahnen, in zweiter Linie sämtliche Privatbahnen und eventuell in letzter Linie auch die Staatsbahnen der deutschen Mittelstaaten in die Hände des Reichs gelangen.

Wir werden daher in nachfolgenden Untersuchungen unseren Ideengang dieser Reihenfolge anpassen. Wir werden prüfen, welches die Eigenschaften, die Vortheile und Nachtheile des gewerblichen Betriebs in den Händen von Privaten, von Gesellschaften und in denen des Staates ist. Wir werden untersuchen, inwiefern die dabei gewonnenen Erfahrungen sich auf das System der Transportanstalten anwenden lassen, indem wir dabei auch einen Blick auf die Wasserstraßen werfen. Wir werden prüfen, wie weit ein wohlorganisirter Plan des Netzes der Verkehrsanstalten für das volkswirthschaftliche Gedeihen der Länder erforderlich ist, und in wie weit dieses Ziel mit Hilfe des Systems der Privatunternehmungen oder des Staatseigenthums und

Betriebs zu erreichen ist. Wenn wir alle diese Seiten der Frage untersucht und möglichst zuverlässige Resultate gewonnen haben, werden wir zur Prüfung der Frage übergehen, wie weit die für den Staat im Allgemeinen als nützlich erkannten Einrichtungen sich auf das deutsche Reich anwenden lassen. Wenn wir uns dann erlauben werden, auch die politische Seite der Frage zu erörtern, so werden wir von unserm völlig unparteiischen Standpunkte aus natürlicher Weise das Interesse des Ganzen über das des Theils zu stellen haben und deshalb auch die politische Frage mehr vom Gesichtspunkt des Vortheils der deutschen Nation wie des der Regierungen und Eisenbahn-Directionen einzelner Staaten beurtheilen.

Die Schlagworte, denen wir in der Eisenbahnfrage in ihrem bisherigen Stadium der Discussion am meisten begegnen, sind:

- 1) Die Privat-Industrie erzielt oft bessere Erfolge als die gewerbliche Thätigkeit des Staates.
- 2) Der Staat arbeitet theurer als der Privatmann.
- 3) Die Concurrnz ist die Triebfeder des Fortschritts in der Industrie.
- 4) Die Kosten eines gewerblichen Betriebes vermehren sich, wenn derselbe eine gewisse Grenze überschreitet.
- 5) Eine centralisirte Verwaltung ist nicht im Stande, die localen Bedürfnisse zu erkennen und geeignet zu berücksichtigen.
- 6) Die Reichsregierung ist außer Stande, das verwickelte Transportgewerbe für mehr als 40 Mill. Menschen mit Erfolg zu betreiben oder auch nur von oben herab einheitlich zu organisiren.
- 7) Noch kein Großstaat hat sich an eine solche Aufgabe gewagt.
- 8) Sowohl in England und Frankreich, wie in den vereinigten Staaten der Schweiz habe man die Eisenbahnen der Privat-Industrie überlassen.
- 9) Das Reich würde durch die Uebernahme der Eisenbahnen eine zu große Schuldenlast auf sich laden.
- 10) Die Privatbahnen haben dem Verkehr große Dienste geleistet und ohne sie hätten die Eisenbahnen noch gar nicht ihre heutige Ausdehnung und Vollendung erreicht.

Diesen und ähnlichen Schlagworten stehen auch Einwendungen und Besorgnisse zur Seite, welche mehr oder weniger begründet sind. Um unsere Aufgabe indessen übersichtlicher zu gestalten und sie einfacher und klarer hinzustellen, wollen wir die letzteren erst bei den einzelnen Phasen des Gegenstandes hervorheben und widerlegen, und vorerst mit den bloßen Schlagworten aufzuräumen suchen, auf welche die Gegner sowohl des Staatsbahnsystems wie der Reichseisenbahnen ganze Gebäude von Trugschlüssen aufzuführen versucht werden.

Der beliebteste jener Sätze, welcher einst mit voller Berechtigung auch von uns aufgestellt wurde und seit 20 Jahren als Axiom überall citirt zu werden pflegt, ist die Ansicht, daß die gewerbliche Thätigkeit der Privaten erfolgreicher sei, als die des Staates. Zur Zeit, als diese Ansicht zuerst ausgesprochen und verfochten wurde, hatte sie ihre volle Berechtigung; denn sie war gegen die gewerblichen Staatsanstalten gerichtet, welche aus der Zeit des patriarchalischen Polizeistaates in unser Jahrhundert herüber gebracht worden waren und durch den Schlendrian ihrer Verwaltung dem Staatsfäffel nur Unkosten verursachten. Dahin gehörten die nach französischer Schablone organisirten staatlichen Porzellanfabriken, manche Eisenhütten und andere industrielle Anstalten. Schon bei den Bergwerken aber konnten selbst in der Blüthe der Agitation gegen die Staats-Industrie die Bedenken nicht beseitigt werden, daß der Privatbetrieb oft zu Raubbau ausartet.

In Beziehung auf die Waldungen herrschte unter Forstleuten und Volkswirthen niemals ein Zweifel darüber, daß sie zum Wohl des Ganzen nur durch den Staat tüchtig ausgebeutet werden könnten. Auch in Hinsicht auf die Post ist niemals ein Zweifel gegen die Zweckmäßigkeit der Staatsverwaltung aufgekommen. So lange in Frankreich der Courier noch mittelst Pferden befördert wurde, war die Packetversendung Privatunternehmungen überlassen. Ein Jeder aber, der Gelegenheit hatte, diese Praxis kennen zu lernen, hat sich davon überzeugen können, daß dieselbe in Sicherheit und Pünktlichkeit mit der deutsch-österreichischen Postbeförderung keinen Vergleich aushielt.

Auch die Telegraphen sind auf dem Continent von vorneherein in den Händen des Staates concentrirt worden. In England, wo sie zuerst Privatunternehmung waren, hat der Staat dieselben an sich gekauft. Dabei wollen wir gleich hier bemerken, daß die Staatsverwaltung bis jetzt ein ungünstigeres finanzielles Ergebnis gehabt hat, als die Privat-Telegraphie, allein nicht wegen schlechter Administration, sondern wegen sorgfältigerer Rücksichtnahme auf die Interessen des Publikums. Die Linien wurden nämlich bedeutend ausgedehnt und vermehrt und gleichzeitig die Preise ermäßigt.

Nun muß vor allen Dingen Eines festgehalten werden, daß ursprünglich überall da, wo die Privatindustrie als vorzüglicher der Staatsindustrie gegenübergestellt wurde, nur die gewerbliche Thätigkeit einzelner Privatpersonen darunter verstanden war. Man hatte die Beobachtung gemacht, daß die Staatsindustrie unter Nachtheilen leidet, welche bei der Privatthätigkeit überhaupt nicht aufkommen können: a) an der Indolenz, Bequemlichkeit und dem Mangel an Interesse der Beamten, welche zu theuer einkaufen, sich zu wenig um die neuesten Fortschritte, die Bemühungen der Concurrenten, die Bedürfnisse und Wünsche

der Rundschaft kümmern und überhaupt mit weniger Eifer arbeiten; b) wegen des Gebundenseins an bestimmte, nur schwer veränderliche Instructionen, welche verhindern, daß die Leiter einer Staatsanstalt sich den Marktconjunctionen rasch anschmiegen, rechtzeitig ein Uebel abwenden, oder schnell eines Vortheils sich bemächtigen; c) an der Macht der Gewohnheit, welche, da eine Anstalt, hinter welcher der große Staatsfäkel steht, unbesorgt um ihre Existenz sein kann, leicht zum Schlendrian einrostet. Beim Privatunternehmer stehen die Verhältnisse natürlich anders, weil das betreffende Gewerbe für eigene Rechnung und Gefahr betrieben wird. Derselbe wird alle Kräfte aufbieten, um Verlust abzuwenden und seinen Gewinn zu vermehren. Er wird mit größerem Eifer in die Natur und Geheimnisse seines Geschäfts einzudringen suchen. Bei aufstößenden Hindernissen und Unfällen, wird er manche schlaflose Nacht zubringen, im Nachdenken über die besten Mittel und Wege, diesen Schwierigkeiten zu begegnen, oder neue Vortheile zu erringen. Gerade dieses Nachdenken im eigenen Interesse ist das wichtigste Förderungsmittel der Privatunternehmung. Darum können ja auch Erfinder nur einzelne Personen sein. Der Privatunternehmer hat ferner den Vortheil, daß er sich an keine Instruction zu halten, bei wechselnden Bedürfnissen und Handelsconjunctionen nicht an die Entscheidung höherer Behörden zu requiriren und Wochen oder Monate auf deren Antwort zu warten braucht, während welcher oft die passende Gelegenheit veräußt wird.

Der Privatunternehmer vermag augenblicklich zu handeln, wo das Bedürfniß es erheischt, und kann dadurch selbst unvermeidliche Verluste abwenden, oder bedeutende Vortheile erhaschen. Unter so bewandten Umständen war daher bei den Sachkundigen die Sache längst vorherrschend, daß die Privatthätigkeit in allen denjenigen Erwerbarten ausschließlich Platz zu greifen habe, bei denen rasch wechselnde Conjunctionen vorkommen, wie z. B. im Handel, oder bei denjenigen Producten, wo öfterer Wechsel eintritt, wie z. B. bei der Verfertigung von Modewaaren oder deren Erzeugnisse hervorragende künstlerische oder technische Begabung, aufmerksames Verfolgen aller neuen Erfindungen und Verbesserungen sowohl in den angefertigten Artikeln selbst, als in den zu ihrer Herstellung erforderlichen Maschinen, Werkzeugen und Methoden erheischen. Die gewerbliche Staatsthätigkeit kann nur da mit Erfolg Platz greifen, wo alle diese Anforderungen nicht gestellt werden: in Anstalten, deren Betrieb es von selbst mit sich bringt, daß er schablonenmäßig und nach Instructionen vor sich geht, welche lange Zeit nicht verändert zu werden brauchen; bei welchen auch keine raschen Veränderungen zu treffen sind, da der Charakter der Industrie oder der gewerblichen Bethätigung es mit sich bringt, daß diese Jahr aus Jahr ein ihren regelmäßigen Gang fort-

gehen und nur in langen Perioden aufgebessert und reparirt zu werden brauchen.

Diese ziehen daraus auch den Vortheil, daß sie solchen Aenderungen sich erst anzubequemen brauchen, nachdem sie sich vollkommen als vortheilhaft bewährt haben. Zu solchen gewerblichen Thätigkeiten gehört in erster Linie die Verwaltung der Forsten, in zweiter Linie die der Verkehrsanstalten, der Post, Telegraphen, Canäle, Eisenbahnen, Notenbanken, Hypothekenbanken, Sparkassen, sowie Versicherungsanstalten, in dritter Linie die Administration der Domänen und öffentlichen Muster- und Versuchsanstalten und endlich die Ausbeutung der Bergwerke und der Betrieb von Waffenfabriken, Pulvermühlen, Patronenwerkstätten. Erst in der letzten Linie sind dazu zu zählen Hütten, Papierfabriken, Spinnereien und andere große industrielle Etablissements.

Die Volkswirthe, welche in der ersten Zeit den Kampf gegen das Staatsgewerbe geführt, hatten keineswegs die Absicht, bei dem eben geschilderten Gegensatz zwischen Privat- und Staats-Industrie die gewerbliche Thätigkeit der Actiengesellschaften ohne Weiteres hier und die Privat-Industrie einzureihen. Denn die Actiengesellschaft gehört nur ihren Eigenthumsverhältnissen nach dem Privatgewerbe an, dem Charakter ihres Betriebs nach ist sie fast identisch mit dem Staatsgewerbe. Soweit daher die Erfahrung über Actiengesellschaften reicht, oder seit anderthalb Jahrhunderten, haben alle Actiengesellschaften schlechte Erfolge aufzuweisen, welche sich mit den zuerst characterisirten Geschäften abgeben haben. Alle großen überseeischen Handelsgesellschaften sind zu Grunde gegangen, und nur die niederländische Handels-Maatschappij ist übrig geblieben, weil sie das Staatsmonopol genießt und sich in keine Speculationen einläßt. Gleich den Staatsanstalten können die Actiengesellschaften nur in solchen Beschäftigungen gedeihen, welche nur selten Veränderungen unterworfen sind und nach bestimmten Instructionen schablonenmäßig verwaltet werden. Sie mögen sich nur in der Beziehung von dem Staatsbetrieb unterscheiden, daß ihre Directionen und Verwaltungsräthe leichteres Spiel mit ihren Auftraggebern — der Generalversammlung der Actionäre — haben, als die Directionen der Staatsanstalten, welche unter der strengen Autorität der Regierung und der eifersüchtigen und wirksameren der Volksvertretung stehen. Durch diesen Umstand mag allerdings zuweilen ein Geschäft mittelst rascher Benützung günstiger Umstände vortheilhafter gestaltet werden, es kann aber auch ebenso leichter in Verlust gerathen. Die Vortheile einzelner Privatunternehmer kann eine Actiengesellschaft sich nie ganz aneignen. Sie nimmt daher eigentlich eine Mittelstelle zwischen der Privat- und der Staats-Industrie ein, sie nähert sich aber mehr dem Staatsgewerbe, und so oft zur Beurtheilung des Characters einer Verwaltung nur

die Alternative zwischen Privat- und Staats-Industrie gestellt wird, kann sie der Privat-Industrie auf keinen Fall zugezählt werden. Es war daher ein entschiedener Irrthum, wenn in neuerer Zeit das Schlagwort von den Vortheilen der Privat-Industrie auf die Actiengesellschaften mit angewendet wurde. Dies ist ganz unzulässig, und deshalb ist die Behauptung, daß das System der Privat-Eisenbahnen dem der Staats-Eisenbahnen aus diesem Grunde einzuziehen sei, weil der Privatbetrieb überhaupt vortheilhafter als der Staatsbetrieb, nichts als eine — leere Phrase.

Auch das zweite Schlagwort, auf das man zu pochen liebt, daß der Staat theurer producire als der Privatmann, verliert bei näherer Untersuchung den größten Theil seiner Stichhaltigkeit. Es ist allerdings nicht zu leugnen, daß es in manchen Staaten in solchen Angelegenheiten verschwenderisch hergegangen ist, allein andere haben wieder das Beispiel sehr nachahmenswerther Sparsamkeit gegeben. Man sieht also aus der Verschiedenheit dieses Erfolges, daß keine principielle Ursache zu Grunde gelegen haben kann, sondern daß persönliche und andere veränderliche Gründe die Hauptwirkung dabei äußern. Vergleicht man den Staats- mit dem Privatbetrieb, so ist der erste Unterschied, welcher ins Auge fällt, der des in der Regel größeren Umfanges des Ersteren. Nun ist aber einer der Hauptgründe, welcher angeführt zu werden pflegt, weshalb das Kleingewerbe es mehr und mehr erschwert finde, sich der Concurrenz der Großindustrie zu erwehren, der, daß die letztere im Stande sei, billiger zu produciren. Dieselbe könne das Rohmaterial im Großen und daher wohlfeiler einkaufen, durch die Anstellung vieler Arbeiter größere Theilung der Arbeit einführen, so deren Geschicklichkeit vermehren und, in höherem Maße Arbeit sparend, Maschinen anschaffen. Dieser Umstand, welcher dem großen Unternehmer einen Vortheil vor dem kleinen Handwerker verleiht, giebt natürlich auch der Actiengesellschaft einen großen Vorsprung vor dem kleinen Privatunternehmer, welcher wieder andere Nachtheile ausgleicht. Diesen nämlichen Vortheil aber genießt der Staatsbetrieb vor dem kleinen Privatunternehmer. Wir sehen also auch hier wieder: das Schlagwort zerbröckelt unter den Händen! Der Staat mag wohl theurer produciren, als der große Privatunternehmer; — er braucht aber nicht theurer zu produciren als der kleine Privatunternehmer, wenn sein Betrieb nicht in Händen von üppigen, verschwenderischen und gewissenlosen Beamten ist. Allerdings sind z. B. beim Staats-Eisenbahnbau zuweilen zu kostspielige Anlagen gemacht worden, welche hätten vermieden werden können, wenn die leitenden Behörden ihren ästhetischen Gelüsten nicht zu sehr Raum gegeben oder die ganze Tragweite ihrer Aufgabe völlig klar durchdacht gehabt hätten. Man kann bekanntlich auch zu solid bauen, so daß mit den Zinsen des zu viel aufgewandten Capitals das Bauobject in bestimmter Zeit mehrmals neu

aufgerichtet werden könnte und beim zu soliden Bau zuletzt Schaden herauskommt. Allein die Beispiele solchen Verfahrens sind nicht bloß auf den Staatsbetrieb beschränkt, sondern bei Privatunternehmungen auch schon oft genug vorgekommen. Allerdings mußte z. B. das ganze badische Geleise, weil es nach der breitspurigeren der beiden englischen Schablonen angelegt worden war, mit einem Kostenaufwand von 5,000,000 Gulden wieder umgeändert werden, um es der Spurweite der übrigen deutschen Eisenbahnen anzupassen, allein auch die Taunus-Eisenbahn sah sich veranlaßt, als sie noch Privatgesellschaft war, die Quadersteine, welche sie anstatt der Beschotterung unter den Schwellen verwendet hatte, nachträglich wieder zu entfernen. Wir sehen also, der Staat producirt an und für sich nur theurer als der große Privatunternehmer, aber nicht theurer als der kleine Gewerbsmann und die Actiengesellschaft! Und da, wo er theurer producirt, als die letztere, ist es in der Regel wohlgethan, gerade so, wie es wohl gethan ist, wenn sich der Consument theuere, aber gute statt wohlfeiler, aber schlechter Waare anschafft. Die solid angelegten Eisenbahnen, deren Verwaltung rechtzeitig für die Ausbesserung des Bahnkörpers und die Erneuerung des Betriebsmaterials sorgt, rentiren auf die Dauer doch besser als diejenigen, welche möglichst schleunige Herstellung der Linie und die höchst mögliche Dividende im Auge haben. Die Stahlschienen sind auf die Dauer billiger als die Eisenschienen, und doch entschließen sich die Privatgesellschaften viel schwerer und langsamer zu ihrer Anwendung.

Das dritte Schlagwort lautet „die Concurrnz ist die Triebfeder des Fortschritts der Industrie“. Wir waren stets mit unter den Ersten diesen Satz zu proclamiren und nachzuweisen, daß der Vortheil der Consumenten sowohl in Bezug auf die Güte als die Billigkeit der Waare und der Leistung am besten bestellt ist, wenn eine genügende Concurrnz der Producenten unter sich besteht. Schon nach dem Gesetz der Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage, in Folge dessen der Preis sinkt, wenn das Angebot steigt, und der Preis sich erhebt, wenn die Nachfrage sich vermehrt, muß die Concurrnz den Vortheil der Consumenten bewirken. Durch den Wettkampf vieler Producenten und Arbeiter in demselben Fache werden dieselben natürlich genöthigt, alle ihre Aufmerksamkeit auf die Verbesserung ihrer Leistungen zu verwenden und dieselben so gut als möglich und im Verhältniß zu ihrer Vortreflichkeit auch noch so billig als möglich darzubieten, um nicht von den Mitbewerbenden vom Plaze verdrängt zu werden. Man hat daher zu allen Zeiten die Erfahrung gemacht, daß für die Bedürfnisse der Consumenten am besten gesorgt war, wenn freie Concurrnz die Producenten zur Anspannung aller ihrer Leistungsfähigkeit zwang, daß aber diese Leistungsfähigkeit sofort sich verminderte, sobald es den Producenten gelang, sich

Privilegien oder gar Monopole zu schaffen, durch welche die Concurrenz Anderer mehr oder weniger ausgeschlossen wurde. Denn sobald durch eine solche Ausschließung das Angebot sich auf eine oder wenige Quellen beschränkt, können diese den Preis dictiren und brauchen deshalb nicht so sehr bemüht zu sein, ihre Erzeugnisse in der möglichst besten Qualität herzustellen und zu verabreichen. Unter dem Schutze des Privilegiums oder des Monopols werden die Producenten demnach träge und bequem, denn da ihnen der Absatz ohnehin sicher ist, finden sie es nicht nöthig, sich nach den neusten Vervollkommnungen und Verbesserungen ihrer Productionsmittel, noch nach veredelter Form und Inhalt ihrer Producte, wie sie vielleicht in anderen Ländern zu Tage getreten sind, umzuthun. Der geschützte Industriezweig bleibt unter solchen Umständen also zurück; die Geschicklichkeit der Arbeiter vermindert sich, das Publikum erhält zu höherem Preis schlechtere Waare und die Exportfähigkeit des Industriezweiges wird geschmälert. In diesem Sinne hat deshalb die Volkswirtschaftslehre über das Privileg und das Monopol auf dem Gebiet des Erwerbslebens ihr Verdammungsurtheil ausgesprochen! Allein dasselbe kann sich nur so weit erstrecken, als es sich um ein Gebiet handelt, auf welchem die volle freie Concurrenz der Producenten möglich ist. Es muß aber nun, um nicht einseitig zu urtheilen, ins Auge gefaßt werden, daß diese unbeschränkte freie Concurrenz nicht auf allen Gebieten des Erwerbslebens möglich ist; denn es giebt Beschäftigungszeige, bei welchen entweder durch die Natur der Dinge oder der Gesetzgebung die freie Concurrenz ausgeschlossen ist und die betreffende Beschäftigung nur in der Form des Privilegiums oder des Monopols ausgeübt werden kann. So kann man z. B. die freie Concurrenz in der Anfertigung von Münzen nicht gestatten, auch wenn sie in vollkommenem Schrot und Korn geschlagen würden, so bedarf die Pulverfabrication gewisser einschränkender Maßregeln, ebenso der Verkauf von Gift. So kann die Post nicht der allgemeinen Concurrenz überlassen werden. In ähnlicher Weise ist die freie Concurrenz bei der Anlegung von Canälen und Eisenbahnen durch die Natur der Dinge ausgeschlossen. Diesen Unternehmungen haftet schon von Natur aus der Character des Privilegiums an, weil sie nur durch eine vom Staat zu gewährleistende Expropriation ins Leben geführt werden können. Für diese Leistung der Expropriation hat der Staat natürlich das Recht eine Gegenleistung zu fordern. Abgesehen davon, daß schon aus diesem Grunde von freier Concurrenz keine Rede sein kann, verbietet sich dieselbe aber auch aus natürlichen Gründen. Denn die Beschränktheit des Bodens gebietet ein gewisses Maß in der Anlegung solcher Verkehrswege, und würde dieses Hinderniß auch bis auf einen gewissen Grad beseitigt werden können, so ist doch außerdem ein anderes unüberstetliches Hemmniß in dem Mangel an Capital vorhanden. Auch

wenn dieser Hemmschuh sich nicht in den Weg stellte, so würde schon die Verminderung des erreichbaren Gewinnes als hinreichendes Abschreckungsmittel wirken. Wo auch zwei oder drei Concurrnzlinien bei den Eisenbahnen vorgekommen sind, oder wo Eisenbahnen mit Canälen concurrirt haben, da war die Concurrnz doch nur eine beschränkte und außerdem in der Regel nur von geringer Dauer. Stets haben solche Wettbewerungen zur Verabredung unter den concurrirenden Unternehmern geführt oder auch zur Fusion. Ein sehr lehrreiches Beispiel haben in dieser Beziehung die Privat-Eilwagen-Unternehmungen in Frankreich vor der Anlage der Eisenbahnen geliefert. Diese ganz in der Weise der staatlichen Post-Eilwagen in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz eingerichteten, mit guten Postrelais versehenen Messagerien haben den Personen- und Packetverkehr in Frankreich auf Jahrzehnte in sehr zufriedenstellender Weise besorgt. Die guten Resultate, welche namentlich die besuchtesten Linien erzielten, ermunterten zu Concurrnz-Unternehmungen. Zwischen solchen concurrirenden Eilwagen-Gesellschaften z. B. zwischen Straßburg und Paris, Paris und Calais, Paris und Lyon entstand dann ein Kampf, welcher entweder mit dem Bankerott der einen Linie oder mit der Fusion beider Unternehmungen endigte. Die stärkere Gesellschaft pflegte den Preis oft längere Zeit unter die Selbstkosten herabzusetzen, bis die andere Gesellschaft zu Grunde gerichtet war, oder ihr Unternehmen aufgab, oder bis eine Fusion zu Stande kam. Sofort darauf wurden die Preise wieder auf eine solche Höhe gebracht, daß die vorher riskirten Opfer mit Gewinn wieder eingebracht wurden, das Publikum aber ärger gebrandschaft wurde, als wenn es die vorübergehende Ermäßigung der Fahrtafe nicht genossen hätte. In ähnlicher Weise ist es mit den englischen Eisenbahnen gegangen. Wir werden an einer späteren Stelle sehen, in welcher außerordentlichen Weise die Concurrnz völlig illusorisch gemacht worden ist, indem nach verhältnißmäßig kurzem Kampfe Coalitionen und ungeheuerere Fusionen auch den letzten Schein einer Mitbewerbung vernichtet haben. Die Concurrnz ist also beim Eisenbahnwesen eine hohle Phrase. Weil aber bei demselben das Privilegium unabwendbar ist und weil die Eisenbahnunternehmungen nur durch ein vom Staat zu gewährendes Vorrecht möglich gemacht werden, so muß der Staat überall auf dem Recht bestehen, bezüglich der Haupteinrichtungen der Eisenbahnen und der Bedienung des Publikums, in Bezug auf den Tarif, auf die Ordnung der Züge, die Einrichtung der Wagen, gewisse Sicherheitsvorkehrungen und viele andere Dinge ein entscheidendes Wort mitzusprechen.

Diese von der Natur gebotene Einschränkung in der Concurrnz der Eisenbahnen scheint Veranlassung gewesen zu sein, daß schon seit längerer Zeit sowohl von Theoretikern wie von Interessenten, zwischen denen zuweilen

eine seltsame Verquickung stattfand, eine Ausdehnung der Concurrenz weniger in der Herstellung von Parallellinien als nach der Seite des Betriebs angestrebt wurde. Die Einen verlangten die Trennung des Eisenbahnbetriebs in das Transport- und in das Speditionsgeschäft, wovon das letztere der Privatindustrie überlassen werden sollte. Die Andern gingen aber noch weiter und schlugen vor, die Eisenbahnen überhaupt zu öffentlichen Landstraßen zu erklären, auf welchen jeder mit seinen eigenen Locomotiven und eigenen Wegen gegen ein entsprechendes Wegegeld verkehren könne. Man würde diese Forderungen einer umsichtigen Prüfung unterziehen müssen, wenn in irgend einem Lande bereits Erfahrungen zu ihren Gunsten gemacht worden wären oder wenn noch gar keine Erfahrungen darüber vorlägen. Nun sind aber diese beiden Einrichtungen im Mutterlande der Eisenbahnen, in Großbritannien bereits erprobt und als unvorthheilhaft oder gefährlich für den öffentlichen Verkehr beseitigt worden.

Wer eintgermaßen Erfahrungen im Transportwesen gemacht hat und nicht gerade das Interesse der Spediteure vertritt, kann nicht im Zweifel darüber sein, daß das große Publikum durch die Ablösung des Speditionsgeschäfts von der Eisenbahnverwaltung viel langsamer, schlechter und theurer bedient werden würde; und daß Niemand einen Vortheil haben würde als die Spediteure. Es hieße geradezu den Bock zum Gärtner machen. Es ist leicht zu behaupten, daß die Spediteure, welche bei einer solchen Einrichtung die ganzen Güterwagen von der Eisenbahn miethen und die Frachtgegenstände sammeln würden bis je ein Wagen voll geladen werden kann, durch die Concurrenz untereinander die Frachtsätze auf einen möglichst niedrigen Satz herabdrücken würden. Allein wenn man irgendwo mit den persönlichen Eigenschaften und Rücksichten der Personen rechnen muß, so sind es die Spediteure, an deren Eigennuß alle volkswirtschaftlichen Lehren zu Schanden zu werden scheinen. Wir wissen recht wohl, daß das Generalisiren zum Irrthum führt, daß die alten Römer unrecht gehabt haben, in dieser Weise den Handelsstand überhaupt verächtlich zu behandeln, allein bei den Spediteuren scheint in der That in der Spesenberechnung eine gewisse Unreellität sehr häufig vorzukommen. Es mag dies im Charakter des Geschäfts liegen. Da die meisten Leute nur selten Sendungen zu machen haben, so kommt es ihnen nicht darauf an, dem Spediteur stark auf die Finger zu sehen und dieser kann, wenn er seinen Kunden etwas übernimmt, sich mit dem Gedanken trösten, daß derselbe ohnehin sobald nicht wiederkommt und bis er außs Neue seiner bedarf, die gesalzene Rechnung vergessen haben wird. Anders mögen sie sich freilich gegenüber dem Handelsstande oder allen solchen Geschäftsleuten verhalten, welche häufige und regelmäßige Sendungen zu machen haben. Hier ist der Spediteur, da er sich einem Sachverständigen und regelmäßigen Kunden gegenüber befindet,

natürlich geneigt, reell und billig zu bedienen, um sich die Kundschaft zu erhalten. Das große Publikum, auf welches die Spediteure keine solchen Rücksichten zu nehmen brauchen, würden durch den Verzicht der Eisenbahnverwaltungen auf die Spedition eher theurer bedient werden als jetzt, wo sie noch die Concurrnz der Eisenbahnverwaltung zu fürchten haben. Das große Publikum würde auf die Beförderung seiner Sendungen um so länger zu warten haben, je mehr Spediteure vorhanden wären, also je größer deren Concurrnz, weil sie um so länger warten müßten, bis sie eine Wagenladung zusammen hätten. Am schlechtesten aber würden die Nachbarn der kleinen Stationen bedient werden, weil die meisten Spediteure es nicht lohnend finden würden, Agenten an den kleinen Stationen zu halten; sie müssen sich dann sammt und sonders zur Bestellung eines gemeinsamen Agenten verständigen, was sehr unwahrscheinlich ist aus dem einfachen Grunde, weil die Furcht nicht ausgerottet werden kann, daß das eine oder das andere Speditionshaus dabei begünstigt wird. Es würde daher auf den Zwischenstationen meistens dahin kommen, daß gar niemand da wäre, um die Güter in Empfang zu nehmen und für die Füllung eines Güterwagens zu sammeln. Die Landbewohner namentlich müßten ihre Güter, sofern sie nicht ganze Wagenladungen umfassen, nach den Knotenpunkten der Eisenbahnen bringen. Dadurch würden ihnen aber entweder außerordentliche Kosten verursacht oder großer Zeitverlust für den Fall, daß die Verbindung mit den Knotenpunkten durch einen regelmäßigen Frachtfuhrdienst hergestellt werden würde, weil dessen Wagen auch erst in längeren Zwischenräumen Aussicht auf volle Belastung haben. Auf der andern Seite ist in den Händen der Eisenbahnverwaltung der Speditionsdienst viel besser besorgt, weil er auf den Nebenstationen nur in den Händen eines einzigen Agenten zu sein braucht, und weil auch die Aufgabe eines Stationsaufsehers und Güterverwalters oder Expedienten in einer Person vereinigt werden kann. Auf den großen Stationen dagegen und den Knotenpunkten der Eisenbahnen würde der Dienst durch die mit dem Aufgeben der Spedition von Seiten der Eisenbahnen in einer Weise decentralisirt, daß in der Beförderung der abgehenden und anlangenden Waaren eine bedeutende Verwirrung und Verzögerung eintreten würde. Uebrigens besteht ja die Einrichtung jetzt schon, nur nicht ausschließlich. Jedem Spediteur steht es frei, Frachtstücke zu sammeln und einen von der Eisenbahn dazu gemiethten Güterwagen zu beladen und zu versenden. Noch niemals aber hätten wir gehört, daß ein Spediteur billiger versendet hätte als die Eisenbahn, wohl aber haben wir selbst die Erfahrung gemacht, daß die Spesen der Spediteure die wirkliche Eisenbahnfracht nicht bloß um 5, sondern sogar um 20 und 25 % überstieg.

Die Verwirrung aber würde gar kein Ende nehmen, wenn man den Verkehr auf den Eisenbahnen frei geben wollte wie auf einer öffentlichen Straße. Kommen schon bei der geordnetsten Verwaltung des Fahrbetriebs und der Concentrirung derselben in einer Hand zu viel Unglücksfälle vor, wie müssen sich dieselben erst vermehren, wenn die Eisenstraßen von vielen unabhängigen Zügen befahren würden. Auch vorausgesetzt, daß an den Stationen genügend strenge Reglements über die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge bestünden und gehandhabt würden, so wären dieselben doch während der Fahrt außerhalb aller Controle. Wie oft könnten da leichtsinnige Versäumnisse durch zu große Schnelligkeit wieder ausgeglichen und dadurch die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße vermehrt werden. Schon um der Sorge für die Erhaltung des Menschenlebens willen ist der Staat genöthigt, die Forderung abzuweisen, daß die Eisenbahnen zur öffentlichen Straße erklärt werden sollen.

Nach diesen beiden Richtungen sind in England längst so reichliche Erfahrungen gemacht worden, daß diese Fragen dort gar nicht mehr ernsthaft erörtert werden. In den Sitzungen der englischen Parlamentscommissionen sind bezüglich dieser Frage Erfahrungen niedergelegt, welche auch in andern Ländern als Maßstab dafür dienen können. In England ist merkwürdigerweise bei der ersten Einrichtung der Eisenbahnen die Organisation der Canalgesellschaften zum Vorbild genommen worden. Die Statuten der Canalgesellschaften wurden Jahrzehnte lang für neue Eisenbahngesellschaften einfach copirt und nur die unentbehrlichsten Aenderungen dabei angebracht. So hatte sich in allen Statuten der Eisenbahnen ein Paragraph eingeschlichen, in welchem die Benutzung der Bahn im freien Verkehr garantirt wurde. In der Regel wurde allerdings von dieser Befugniß kein Gebrauch gemacht und aus den Statuten der neueren Gesellschaften ist auch diese Bestimmung verschwunden. Hingegen sind bis zum Jahre 1847 dennoch Fälle vorgekommen, daß einzelne Frachtführer von dieser Befugniß Gebrauch machten. Das Haus Pickford u. Comp. und das Haus Carver u. Comp. hatten nämlich vor jenem Jahre eine Zeit lang das Frachtgeschäft auf den Eisenbahnen in ihren eigenen Wagen. Aber auch da stellten ihnen die Eisenbahnen die Locomotiven, und ihre Züge wurden nach festgesetztem Plane befördert. Jene Spediteure sammelten die Güter und brachten sie ins Haus, indem sie Fracht und Camontage in einem Satz berechneten. Seit dem Jahre 1847 aber hat diese Einrichtung, nachdem sie sich mit der zunehmenden Aufgabe der Eisenbahnen als unvereinbar erwiesen hatte, vollständig aufgehört, und sie ist seitdem nie wieder in Frage gekommen. Die Eisenbahnverwaltungen haben nicht bloß die Expedition auf ihren Bahnen behalten, sondern sie haben sogar auch noch den Rollwagen-Verkehr zwischen den Bahnen und den Häusern an sich gerissen, indem die

großen Expeditionshäuser sich allmählich dazu bequemt haben, sich in ihren Dienst zu fügen. Die Trennung der Expedition von der Traction wird bei hoch entwickeltem Verkehr von den erfahrensten Eisenbahntechnikern als ganz unzulänglich erklärt. Der Director der größten englischen Eisenbahngesellschaft, der London und North Western, Horsfall gab darüber in der Parlaments-Commission folgende beachtenswerthe Erklärung ab:

„Angenommen, alle Güter würden durch die Absender auf ihre Stationen gebracht und durch die Empfänger von ihren Stationen abgeholt auf eigene Kosten, würde das nicht wohlfeiler zu stehen kommen? Nein, gewiß nicht. Umgekehrt, es würde theurer zu stehen kommen und zwar aus folgenden Gründen. Nehmen Sie London. Unsere gegenwärtige Praxis ist, nach Ankunft zuerst diejenigen Züge zu entladen, welche die dringendsten Güter bringen: z. B. ein Zug von Manchester oder ein Zug von Nottingham, welche Waaren bringen, die sehr schnell abgeliefert werden müssen; diese Wagen werden zuerst entleert und die Kollwagen sofort in die Stadt expedirt. Darauf werden die geleerten Wagen bei Seite geschoben, und wir nehmen die nächst wichtigen Züge vor und so weiter. Auf diese Weise werden wir auf unsern Stationen mit allen Zügen im Laufe des Vormittags fertig, und Abends sind wir mit denselben Waggons wieder zum Einladen parat. Wenn die Empfänger die Abfuhr ihrer Wagen dagegen selbst besorgten, dann würden alle auf einmal angefahren kommen und jeder aus einem andern Waggon und Zuge seine Waaren verlangen. Wir hätten dann für den Einen an den einen Waggon zu gehen und ein Stück herauszunehmen, hätten dann den Waggon wieder zurückzustellen, dann für den andern Empfänger an den andern Waggon und immer so weiter. Es wäre auf diese Weise ganz unmöglich, unsere Waggons im Laufe des Tages leer zu machen; die Stationen würden durch alle diese halbausgeladenen Waggons den ganzen Tag gestopft sein. Wollten wir aber alle Waggons auf einmal entladen und die Güter in die Schuppen expediren, da wäre die Stopfung und Mühe noch größer, weil gerade das, was verlangt wird, vielleicht im hintersten Winkel liegt. Es ist ganz unmöglich, daß eine Eisenbahngesellschaft in dieser Weise ihr Geschäft besorgen kann, jedenfalls nicht auf unsern großen Stationen; und im geringeren Grade gilt dasselbe auch für die andern Stationen.“

Ein viertes Schlagwort, welches seltener Weise einerseits von den Gegnern der Staatsbahnen überhaupt gebraucht wird, andererseits aber auch von Anhängern der Staatsbahnen, welche aber ausnahmsweise die Reichsbahnen zurückweisen, ist der an und für sich richtige Satz, daß die Kosten eines gewerblichen Betriebes sich vermehren, wenn derselbe eine gewisse Grenze überschreitet. Diese Beobachtung ist eigentlich von Thünen durch das einleuchtendste Beispiel in seinem „isolirten Staat“ anschaulich gemacht worden,

und dessen Wahrheit liegt in der That bei der Verwaltung von Landgütern am meisten auf der Hand. Es ist klar, daß ein Hof, um möglichst wirtschaftlich verwaltet zu werden, arrondirt sein muß und keine zu große Ausdehnung haben darf, damit nicht zu viele Zeit auf der Straße vergeudet wird; denn ein Acker, der so weit entfernt läge, daß es einen halben Tag erfordern würde, um den Pflug hinzufahren und einen halben Tag um ihn wieder zurückzubringen, würde einfach gar nicht bestellbar sein. Es ist also ganz klar, daß von einer gewissen Grenze der Ausdehnung an die Betriebskosten sich vermehren. Allein bei der Landwirtschaft, sowie bei den Gewerben ist längst nachgewiesen, daß der gleiche Umstand obwaltet beim Kleinbetrieb, d. h. daß die Betriebskosten sich vermehren, sobald das Objekt unter einen gewissen Umfang herabsinkt. Wir haben ja schon oben erwähnt, daß dieses eine Hauptklage des Kleingewerbes in Beziehung auf seine Stellung zur Großindustrie ist. Bei der Industrie läßt sich jener Satz auch gar nicht so streng anwenden als bei der Landwirtschaft, weil hier gerade umgekehrt das Objekt sehr oft noch viel concentrirter ist als im Kleingewerbe, da dasselbe häufig in großen Fabrik-Etablissements besteht, während das letztere sich in der Regel über eine ganze Stadt oder eine ganze Gegend verbreitet. Aber auch in diesem Falle giebt es eine Grenze der Ausdehnung, an welcher die Kosten sich wieder vermehren. Wir sehen also — die Wahrheit liegt auch hier in der Mitte. Es ist kein Zweifel, daß die Eisenbahnen sich wegen ihrer räumlichen Ausdehnung nicht in allen Stücken mit dem Großbetrieb auf eine Linie stellen lassen, und daß sie in dieser Beziehung eine Mittelstellung einnehmen.

In allen Fällen sind auch sie dem Gesetze unterworfen, daß die Betriebskosten sich vermehren, sobald die Ausdehnung des Verwaltungsobjekts eine gewisse Grenze über- oder unterschreitet. Auf allen Gebieten des menschlichen Lebens, im Staat sowie in der Gesellschaft, bei der Wahrung der öffentlichen wie der Privat-Interessen, macht sich indessen die Nothwendigkeit geltend, daß, sobald im Interesse der vortheilhaften Behandlung und Verwaltung einer Sache die Ausdehnung eines Verwaltungsgebietes begrenzt werden muß, eine Anzahl von gleichen Theilen entsteht, welche durch ein höheres organisches Band miteinander zusammengehalten werden. Das ist es eben, was man den Organismus nennt, sowohl in der Natur, welche ihre Gebilde aus Moleculen, Atomen und Zellen aufbaut, wie in der menschlichen Gesellschaft und im Staate. Im Organismus ist der einzelne Theil genau so abgegrenzt, wie er mit der möglichsten Schonung seiner Kräfte am meisten zu leisten vermag, und die durch die Centralleitung des Organismus dann zu einem Ziel vereinigten Glieder vermögen eine höhere Kraftanstrengung hervorzubringen als wenn alle Theile, ohne so haushälterisch mit den Kräften umzugehen, bloß

von oben wie mit einer Schnur in Thätigkeit versetzt werden würden. Die hier vorliegende Frage verliert hier gerade den Punkt, an welchem zugleich die fünfte Phrase widerlegt werden kann: „Daß eine centralisirte Verwaltung nicht im Stande sei, die localen Bedürfnisse zu erkennen und genügend zu berücksichtigen.“

Es giebt eben zweierlei Arten von Centralisation: die mechanische, irrationelle Centralisation, welche alles von oben beurtheilen, lenken und entscheiden will, auch die localen Bedürfnisse, und eine vernünftige, naturgemäße Centralisation, welche man, um Mißverständnisse und Wortstreit zu vermeiden, auch Concentration nennen könnte. Die Letztere ist von dem Grundsatz geleitet, daß man den einzelnen Theilen des Organismus oder der Gesamteinrichtung die Besorgung ihrer eigenen oder localen Angelegenheit möglichst überlassen, d. h. daß man sie alle diejenigen ihrer Angelegenheiten allein besorgen lassen solle, welche sie selbst am besten verstehen, und daß die Centralleitung sich nur die Oberaufsicht vorbehält, um etwaigen Mißbräuchen zu begegnen, und die Verfügung über diejenigen Angelegenheiten, welche die Interessen des Ganzen betreffen. Auf allen Gebieten des Lebens ist die Erfahrung gemacht worden, daß mit dieser Art der Organisation und der Zusammenfassung vieler selbständiger Kräfte zu einem Ganzen der höchste Nuzeffect erzielt werden kann; — ja, daß überhaupt umfassende Dinge nur auf diesem Wege geordnet werden können, — sei es im Krieg oder im Frieden, im Staat oder in der Gesellschaft, in öffentlichen Arbeiten oder in der Privat-Industrie. Beruht ja doch das ganze Princip dieser naturgemäßen Organisation auf dem alten Gesetz der Arbeitstheilung, welcher wir alle Fortschritte der Cultur verdanken. Ein paar Beispiele werden die Wahrheit unserer Behauptung noch klarer beleuchten. Seit der neueren großartigen Entwicklung, welche die Industrie den Dampfmaschinen und Werkzeugmaschinen zu verdanken hat, sind große gewerbliche Anstalten entstanden, welche zuweilen die disparatesten Erzeugnisse herstellen, einen solchen Umfang haben, daß sie viele Tausende von Arbeitern beschäftigen, und trotzdem sehr gut rentiren. — So umfaßt z. B. die Cramer-Klett'sche Maschinenfabrik in Nürnberg die Herstellung von Eisenbahn-Personen- und Güterwagen und von Nagelstiften, von eisernen Gitterbrücken und von Dampfkesseln. Die mercantile Leitung der verschiedenen Abtheilungen, welche sich mit der Erzeugung der durchaus heterogenen Producte beschäftigen, läuft in einer Hand zusammen. Jede dieser Abtheilungen aber ist unter ihre selbständige technische Leitung gestellt. Der ursprüngliche alleinige Eigenthümer dieser großartigen Anstalt, Freiherr von Cramer, hat sich von der Pike auf zum vielfachen Millionär aufgeschwungen, obgleich alle Fäden des großartigen Etablissements in seinen Händen zusammenliefen. In ähnlicher Weise ist das große Hüttenwerk von Krupp in Essen organisirt und geleitet.

Derselbe besitzt auch noch eine große Anzahl von Bergwerken und beschäftigte vor dem Ausbruche der Krisis nicht weniger als 14000 Arbeiter. Diese Beispiele mögen für viele gelten. Bei diesen großen industriellen Etablissements stehen die Verhältnisse gerade wegen der großen Verschiedenheit ihrer mannigfachen Erzeugnisse viel schwieriger als bei den Eisenbahnen, wo es sich doch nur immer um ein und denselben sich gleichbleibenden Gegenstand handelt, auf welchen die in Folge von Verbesserungen und Erfindungen sich aufdrängenden Veränderungen nur in längeren Zeiträumen eingeführt zu werden pflegen. Eine andere Analogie finden wir bei der Einrichtung und Führung der großen Heere, bei welcher namentlich in den letzten Kriegen sich gezeigt hat, daß die möglichst große Selbstständigkeit der einzelnen Theile mit der Centralleitung nicht bloß vereinbar ist, sondern daß die Führer großer Heere überhaupt bloß im Stande sind, mittelst dieser Selbstständigkeit der einzelnen Theile einen ausgiebigen Erfolg zu erreichen. Im Staatsleben preisen wir eine ähnliche Einrichtung als einen politischen Fortschritt der Neuzeit, der um so wichtiger genannt werden muß, je seltener überhaupt in der Staatsform Fortschritte gemacht zu werden pflegen. Im Alterthum begegnen wir in dieser Hinsicht zwei Staatsformen der völligen Decentralisation und Zersplitterung, wie sie in Griechenland, Thracien, Germanien und Gallien bestand, und der mechanischen Centralisation, wie sie in Egypten, Persien und im Römerreich zur Geltung gelangte. Beide Formen haben keinen befriedigenden Bestand gehabt, die eine wegen der mit der Zersplitterung verbundenen Schwäche, die andere wegen der aus der mechanischen Centralisation hervorgehenden Vernachlässigung der einzelnen Theile. Deshalb ist die seit einem Jahrhundert ins Leben getretene Föderativ-Staatsform, welche gegenwärtig mit größeren oder geringeren Abweichungen in Amerika und der Schweiz, sowie in Deutschland und Oesterreich besteht, als ein Fortschritt zu betrachten, weil er die Kraft des Ganzen nach Außen zur Geltung gelangen läßt, ohne die gedeihliche Verwaltung der einzelnen Staaten zu vernachlässigen. Es giebt auch centrale Staaten, wie England, Preußen, Baden, in welchen die politische Organisation nach dem Princip der Selbstverwaltung der einzelnen Theile aufgebaut ist, und in welchen weder die localen noch die centralen Interessen vernachlässigt werden.

Ganz anders beschaffen ist freilich die rein mechanische irrationelle Centralisation, wie sie z. B. in Frankreich bestand, in den letzten Jahrzehnten aber durch die Schöpfung der Generalräthe, in den Departements und durch die etwas unabhängiger gewordene Stellung der Gemeinden einigermaßen reformirt worden ist. Wenn die Gegner der Centralisation unter solcher diejenige Einrichtung verstehen, die bis vor 20 Jahren in Frankreich bestand, so haben sie ganz Recht, wenn sie behaupten, daß bei einer solchen Einrichtung die localen Interessen nicht gewahrt werden können. Wir möchten so-

gar noch weiter gehen und behaupten, daß auch die centralen Angelegenheiten bei einer solchen Einrichtung nicht aufmerksam genug besorgt werden können, weil es einer Centralregierung, welche die Nase in jedes Detail der Lokalverwaltung stecken will, gar nicht möglich ist, nur die Zeit auszutreiben, um nur ihre zunächst befindlichen Obliegenheiten zu erfüllen. Da die menschliche Leistungsfähigkeit einer solchen Aufgabe eben nicht gewachsen ist, so wird sich eine solche Regierung weder über die localen noch über die centralen Angelegenheiten genau unterrichten können und daher auch unausbleiblich Fehlgriffe in ihren Maßregeln machen müssen. Eine solche Centralisation, welche auch die localen Bagatellsachen von oben herab entscheiden will, scheitert mit Naturnothwendigkeit an der physischen Unmöglichkeit, ihre Arbeit rechtzeitig zu besorgen. In Frankreich sind in dieser Beziehung die ausgiebigsten und maßgebendsten Erfahrungen gemacht worden. Bis vor 20 Jahren bestand noch die Einrichtung, daß das Ministerium in Paris über jede einzelne Verwaltungsangelegenheit einer jeden der 37000 französischen Gemeinden, bei welcher es sich um eine Geldbewilligung handelte, die von der Gemeinde selbst zu bestreiten war, um seine Einwilligung angegangen werden mußte. War nämlich in irgend einer Gemeinde ein öffentliches Gebäude der Reparatur bedürftig, oder beabsichtigte eine solche eine Feuerspritze oder ander Löschgeräthschaften anzuschaffen oder etwa eine neue Canalisirung oder Heizvorrichtung des Schulhauses vorzunehmen, weil der Zustand derselben der Gesundheit der Kinder schädlich war, so durfte diese Angelegenheit nicht ohne die Genehmigung des Ministers ausgeführt werden. Da der Minister aber aus 37000 Gemeinden mit solchen Anträgen heimgesucht wurde, so war er so von Arbeit überhäuft, daß weder eine ernsthafte Prüfung dieser Gesuche gedacht, noch auch dieselben rechtzeitig erledigt werden konnten. Sehr häufig langte die Genehmigung in der letzten Instanz erst bei der Gemeinde ein, wenn aus der Verzögerung bereits ein Schaden entstanden oder die Reparatur unmöglich geworden war. Ein Feuer konnte ausbrechen und aus Mangel an Löschgeräthschaften das ganze Dorf zerstört sein, eine epidemische Krankheit konnte die Kinder schon dahin gerafft haben. Das Schlimmste dabei war, daß der Verkehr zwischen den Gemeindevorstehern und dem Minister noch durch eine Anzahl von Zwischeninstanzen erschwert war, und daß er schriftlich gepflogen werden mußte. Um zu beweisen, daß wir nicht übertreiben, erinnern wir an jenes interessante Actenstück im Annuaire der politischen Oekonomie und Statistik für das Jahr 1851, Seite 485, worin der Mechanismus dieses tödtlichen Schreiberwesens in dem ganzen Instanzenzug verfolgt und nachgewiesen ist, daß in einem solchen Fall, wie wir ihn vor Augen gestellt, gegen hundert schriftliche Amtshandlungen nöthig waren, bis die beantragte Verwaltungsmaßregel der Gemeinde in Angriff genommen werden konnte.

Der Gemeindevorsteher mußte, um nur einige der Hauptzüge anzuführen, zuerst die Genehmigung des Unterpräfecten zur Zusammenberufung des Gemeinderaths einholen. Der Letztere mußte eine Commission zur Untersuchung des Gegenstandes ernennen. Nachdem der Gemeinderath auf Grund des erstatteten Berichts sein Programm entworfen, mußte der Bürgermeister von den sachverständigen Gewerbsleuten den Plan und Kostenanschlag machen lassen, und nachdem dieser vom Gemeinderath nach mehr oder weniger Aenderungen, Verhandlungen mit den Unternehmern und Sitzungen vom Gemeinderath genehmigt, ging das Gesuch um die Bewilligung der Ausgabe aus den verfügbaren oder zu schaffenden Mitteln des Gemeinde-Säckels mit detaillirten Kostenanschlag an den Unterpräfecten. Von diesem ging dann das Gesuch mit sämmtlichen bis dahin in der Sache angehäuften Acten an den Präfecten des Departements. Erst nachdem der Präfect dasselbe nach seiner finanziellen und technischen Seite in seiner Finanzabtheilung und in seinem Bureau für öffentliche Arbeiten hatte prüfen lassen, ging das Creditgesuch an den Finanzminister, der Kostenanschlag aber an den Minister der öffentlichen Arbeiten, das Gesammte zuletzt an den Minister des Innern, und nachdem sie von Beiden entschieden, gelangten sie durch denselben Instanzenweg wieder in die Gemeinde zurück. Im günstigen Fall d. h. wenn die Eingabe auf keine Schwierigkeiten stieß, konnte dieselbe nach Jahr und Tag erledigt sein. Begegnete sie hingegen Bedenken in dem Bureau der Präfecten oder der Minister, und mußten die Acten deshalb ein oder mehrere Male zwischendurch zurückwandern, so konnten auch mehrere Jahre vergehen. Man wird sich unter solchen Umständen nicht wundern, wenn Vieles in den französischen Gemeinden in Verfall gerieth, und daß im Ganzen genommen die französischen Dörfer ein weit verwahrlosteres Aussehen haben, als diejenigen von Süd-West-Deutschland, der deutschen Provinzen Oesterreichs und der Schweiz, obgleich Frankreich an und für sich ein reicheres Land ist. Als Beispiel mag jener Fall dienen, daß eine Dorfgemeinde unter dem Ministerium von Thiers eine Brücke über den Adour schadhaft gefunden und um die Erlaubniß gebeten hatte, sie auf eigene Kosten ausbessern zu lassen. Nachdem das im Sommer eingereichte Gesuch den oben erwähnten Instanzenweg durchlaufen, kam im Frühjahr darauf der Bescheid, daß eine Commission den Zustand der Brücke untersuchen solle, um zu entscheiden, ob die Ausbesserung auch nöthig sei. Dieser Bescheid war aber gegenstandslos geworden, weil die Brücke mittlerweile bereits eingestürzt war. Diese unvernünftige Art der Centralisation ist seitdem insbesondere durch die Institution der Generalräthe, auf welche in Gemeinschaft mit den Präfecten ein Theil der Befugnisse der Centralgewalt über Localsachen übertragen wurde, wesentlich gemildert worden. Wie nachtheilig aber trotzdem ihre Wirkung noch bis in die letzte Zeit sich fühlbar

machte, das hat erst der deutsch-französische Krieg ans Licht gebracht, sogar die Militärverwaltung war unter diesem System vernachlässigt worden, während der geordnete rasche Aufmarsch der deutschen Heere zeigte, was die echte föderale auf der Selbständigkeit und Selbstverwaltung der einzelnen Theile beruhende Centralisation vermag. Eine in dieser Weise centralisirte Verwaltung ist allerdings im Stande, die localen Bedürfnisse zu erkennen und genügend zu berücksichtigen. Eine solche echte Centralisation oder Concentration müßte auch bei der Vereinigung der Eisenbahnen im Auge behalten werden. Mit einer mechanischen irrationalen Centralisation aber, wie sie in Frankreich bestand, kann nicht einmal die kleinste Eisenbahn ordentlich verwaltet werden. Die Verwaltung selbst der kleinsten Eisenbahn kann Organe oder Beamte nicht entbehren, welche in gewissen Fällen selbständig denken und handeln müssen. Die Maschinenführer allein haben eigentlich mehr Verantwortlichkeit als die Verwaltungsräthe einer Privateisenbahn. Die Verantwortlichkeit ist aber die Haupteigenschaft, auf welcher sich große Verwaltungscomplexe aufbauen. Wollte man die Verantwortlichkeit streichen, so könnte man sich bei den kleinsten Eisenbahnen vor Unglück nicht retten, und der Staat müßte gegen sie einschreiten. Sobald man aber die Verantwortlichkeit zur Grundlage einer Organisation macht, so lassen sich die leitenden Organe der einzelnen Theile auch so selbständig hinstellen, daß sich mit ihrer Hilfe, unter der Oberaufsicht des Central-Organes und unter Mitwirkung der Central-Gesetzgebung ohne Gefahr die größten Verwaltungscomplexe aufbauen lassen. Um die localen Bedürfnisse zu erkennen, kann der Director der kleinsten Eisenbahn nicht auf seine persönlichen Beobachtungen allein sich verlassen, sondern er muß einestheils die Erfahrungen der ihm untergeordneten Beamten zu Rathe ziehen, anderntheils auf die Wünsche des Publikums hören. In dieser Beziehung kann kein Unterschied bestehen zwischen einem kleinen und einem großen Eisenbahncomplex, weil die kleine Linie auch unter der Centralisation einen bestimmten leitenden Beamten über sich gestellt hat, dessen Aufgabe es eben ist, solche locale Bedürfnisse zu erkennen und sich zum Mittelmann und Fürsprecher derselben bei der Central-Behörde zu machen. Um solche locale Bedürfnisse aber dann genügend zu berücksichtigen und bei Beschwerden die nöthige Abhilfe zu besorgen, oder bei positiven Wünschen die geforderten Einrichtungen zu treffen, dazu hat eine Central-Behörde weit größere Mittel und weit größere Macht. Lassen wir bei der Frage die größere oder geringere Ausdehnung des Eisenbahncomplexes gänzlich bei Seite und untersuchen wir, bei welcher Einrichtung die lokalen Bedürfnisse besser erkannt werden können, ob bei Privatbahnen oder bei Staatsbahnen gleichen Umfangs, so müssen wir gerade in dieser Beziehung den Staatsbahnen den Vorzug geben. Denn eine mehr als 30jährige Erfahrung hat gezeigt,

daß keine Verwaltung tauber ist gegen die gerechtesten Wünsche und Beschwerden des Publikums als die von Privatbahnen, eine mehr als 30jährige Erfahrung hat gezeigt, daß solche Privatverwaltungen oft Jahrzehnte lang weder den persönlichen und schriftlichen Eingaben des Publikums noch den begründetsten Vorstellungen der Presse irgend nachgegeben haben. Um unter vielen Beispielen nur Eins hervorzuheben, erinnern wir an die Taunusbahn, wo die vierte ungeschützte Klasse von Stehwagen am längsten aufrecht erhalten wurde, wo sogar die dritte Klasse lange Zeit ohne Fenster bestand und das reisende Publikum dem Wind und Wetter preisgegeben war, ja wo oft die Wagen Jahre lang so beschädigt waren, daß der Regen durch die Dächer tropfte und trotz des allgemeinen Alarmschreies der Bevölkerung die Direction absolut nichts that, bis die Staatsbahnen längst mit gutem Beispiel voran gegangen waren und die Beschwerden vor die Volksvertretung der betreffenden Staaten gebracht wurden. Es hat sich also gezeigt, daß die localen Bedürfnisse viel leichter bei Staatsbahnen durch die Vermittlung der Volksvertretung zu den Ohren der Verwaltungen gelangen, daß ihre Erfüllung viel leichter auf diesem Wege durchgesetzt werden kann als bei Privatbahnen, ja daß bei Privatbahnen geradezu sehr häufig die Organe des Staates, d. h. die Volksvertretung, die Regierung in Anspruch genommen werden müssen, um die verstockten Verwaltungen, welche lediglich das Interesse einer hohen Dividende ihrer Actionäre im Auge haben, zur Erfüllung der berechtigtesten Wünsche zu zwingen.

Das Staatsbahn-System verdient in der hier erörterten Beziehung auch deshalb den Vorzug vor den Privatbahnen, weil die Verwaltungsbezirke viel gleichmäßiger vertheilt werden können. Während jetzt in den Ländern, wo das System der Privatbahnen ausschließlicly oder zum Theil herrscht, ganz kleine Bahnen neben sehr großen Linien bestehen, und dadurch ein gewisses Mißverhältniß und ein Mangel an Dekonomie in der Verwaltung und in der Anstellung des Personals nothwendig stattfinden muß, können beim Staatsbahn-System die Verwaltungs-Abtheilungen viel gleichmäßiger abgegrenzt werden, so daß auch deren Central-Oberleitung dadurch erleichtert wird, und die Anforderungen an die Verwaltung überhaupt übereinstimmender sind.

Wir müssen deshalb auch die unter Nummer 6 oben erwähnte Behauptung unter das Gebiet der Gemeinplätze rechnen, daß die Reichsregierung außer Stand sein würde, das verwickelte Transport-Gewerbe für mehr als 40 Millionen Menschen mit Erfolg zu betreiben. Abgesehen von dem eben genannten Vorzug der gleichmäßigeren Vertheilung der Verwaltungsbezirke könnte, wie wir weiter unten näher sehen werden, das Haupthinderniß der Rentabilität der Eisenbahnen durch den Reichsbetrieb bedeutend gemindert

werden durch die Verringerung der toten Last einestheils in Folge der Einführung eines gleichmäßigeren und rationeller gebauten Wagenparkes, andertheils durch die Verminderung der leer zurückkehrenden Wagen. Warum soll denn überhaupt die Verwaltung des Transport-Gewerbes einer Eisenbahn, welche unter der intelligenten Leitung einer technischen, sachverständigen Central-Behörde steht, schlechter verwaltet werden als die einer Privatbahn, deren letzte Controle-Instanz am Ende bloß die Generalversammlung der Actionäre ist, welche bekanntlich die nachlässigsten Controleure der Welt sind. Die Verantwortlichkeit der betreffenden Beamten ist bei der einen Einrichtung so groß wie bei der andern, nur ist die Rechenschaftsablegung dieser Verantwortlichkeit bei der centralisirten, also bei der Staatsbahn vielleicht größer als bei der Privatbahn. Es heißt in derselben Phrase aber auch, die Reichsregierung sei außer Stande, das Transportwesen von oben herab einheitlich zu organisiren. Insofern hierunter locale und sachliche Hindernisse zu verstehen sind, ist zuerst die Frage aufzuwerfen, ob die Reichsregierung überhaupt eine vollständige einheitliche Organisation in der Beziehung überall für zweckmäßig anerkennen wird, oder ob auch locale Abweichungen für geeignet gehalten werden sollen, was wir für durchaus zulässig halten würden. Wir werden auf diesen Punkt eingehender zurückkommen. Hier wollen wir nur einmal annehmen, es würde für zweckmäßig erkannt, das Transport-Gewerbe einheitlich zu organisiren, so müssen wir bemerken, daß eine Organisation für ein großes Gebiet leichter im Sinne der oben genannten natürlichen Centralisation ausgeführt werden kann, als durch ein Föderal-System, bei welchem 50 oder 60 autonome Eisenbahn-Verwaltungen sich erst über einen gemeinsamen Plan verständigen müssen. Außerdem kommt dabei auch noch wesentlich die Personenfrage ins Gewicht, welche in der Regel übersehen wird. Es ist viel leichter für die Central-Behörde, die tüchtigsten Fachmänner zu erhalten, als für viele Verwaltungsbehörden. Für die Central-Oberbehörde ist es einfach, die ausgezeichnetsten Männer, welche es überhaupt im Reiche giebt, zu finden, deren Tüchtigkeit und Erfahrungen dafür Bürgschaft leisten, daß nach den gegebenen Verhältnissen und der Lage der Zeit die möglichst beste Form der Einrichtung gefunden wird. Ganz anders verhält es sich aber mit 50 oder 60 Verwaltungskörpern; da ist um so viel weniger Chance vorhanden, überall die tüchtigsten Männer an der Spitze zu haben. Ein nahe liegendes Beispiel wird die Erscheinung noch ersichtlicher machen. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika bestehen gegenwärtig über 2000 Notenbanken, in Frankreich besteht nur eine Notenbank. Die Letztere wird in der ganzen Welt wegen ihrer vortrefflichen Leitung als Musteranstalt betrachtet und hat Frankreich schon die allerwichtigsten Dienste geleistet. Die amerikanischen Zettelbanken dagegen haben

mehr als ein Mal ihr Land in die größte Verwirrung gebracht und helfen bei jeder Krisis das Uebel nur noch vergrößern. Allerdings sind solche Katastrophen zum größten Theil aus andern Ursachen entstanden, und auch die üble Einwirkung der Notenbanken ist nicht immer auf die schlechte Leitung, sondern auch auf die schlechten gesetzlichen Einrichtungen zurückzuführen; allein, daß in keinem Lande tollere Experimente im Bankwesen gemacht worden sind als in Amerika, ist doch zum großen Theil auch dem Umstande beizumessen, daß es unmöglich ist, so viele Männer, welche das Bankwesen genügend verstehen, um über 2000 Zettelbanken so zu leiten, wie es das Interesse des Landes erfordert, aufzufinden.

Zustände und Sitten in der Türkei.

II.

In der letzten Hälfte des ersten Abschnitts dieser Mittheilungen schilderten wir die Corruption des türkischen Beamtenthums. Ehe wir darin fortfahren, mag in der Kürze bemerkt werden, daß der Richterstand in der Regel kaum besser ist, und daß das Zünglein an der Wage der Gerechtigkeit sich, namentlich im Binnenlande, gewöhnlich nicht lange besinnt, sich dem Unrecht zuzuneigen, wenn in dessen Wagschale so von ungefähr ein oder ein paar türkische Pfund, oder ein halb Dukend Dukaten fallen. Ein armer Teufel, der sich über einem Verbrechen betreffen läßt, wird abgestraft oder auch laufen gelassen, je nach Umständen und Launen — zu profitiren ist ja doch nichts bei ihm. Ist der Angeschuldigte dagegen ein wohlhabender Mann, ist er noch überdieß der Rajah angehörtig, so kann er sicher sein, daß er, schuldig oder unschuldig, nicht ungeschoren und unangepapst davon kommt. Gegen ihn ist jeder Verdacht ein gefundenes Essen, eine Goldquelle für die richterliche Behörde. Kennt er seine Leute, und weiß er die rechten Mittel und Wege zu finden, mit denen ihnen beizukommen ist, so geht er zwar mit etwas leichterem Beutel, aber schön rein und weiß aus der Untersuchung hervor; ist er dagegen ein Mensch ohne Lebensart, der nicht weiß, was sich vor türkischen Richtern schickt, wehe ihm dann, und wehe seiner Familie, das Vermögen ist dann oft das Geringste, was verloren geht. Daher kommt es denn zum Theil, daß man vor einigen Jahren selbst in größeren Städten