



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 : (Schluß zu voriger
Nummer.)

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.

(Schluß zu voriger Nummer.)

Die Gegner der Reichseisenbahnen führen siebentes an, daß noch kein Großstaat sich an eine solche Aufgabe gewagt habe. Dieser Einwurf ist einerseits nur zum Theil richtig, andererseits beweist er gar nichts. Denn wenn man sie nicht unternehmen wollte, weil die Sache noch nicht geschehen ist, so hätten wir überhaupt noch keine Eisenbahnen. Er ist aber nicht ganz richtig aus dem einfachen Grunde, weil es wenigstens Großstaaten giebt, welche sich diese Aufgabe, wenn nicht in der Gegenwart doch für die Zukunft gesetzt haben. In dieser Beziehung ist in erster Linie Frankreich zu nennen, wo die Eisenbahnen nach Ablauf ihres Privilegiums unentgeltlich an den Staat zurückfallen. Es ist ferner Oesterreich anzuführen, wo der gleiche Fall besteht, und welches überdies sogar den Versuch gemacht hat, das Staatsbahn-System in umfassendem Maße zur Geltung zu bringen und nicht durch innere Gründe, sondern durch Finanz-Verlegenheiten, welche von politischen Ursachen herrührten, und durch vielleicht unrichtige Finanzpolitik dazu gebracht worden ist, seine Linien zu verkaufen. Wenn es auch gegenwärtig durch die Verhältnisse gezwungen ist, beim gemischten System zu beharren, so ist es doch bezüglich des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes schon wieder genöthigt, die Hilfe des Staates in sehr ausgedehntem Maße in Anspruch zu nehmen; doch auch dieser Gegenstand wird später eingehend erörtert werden. Es wird damit auch der Satz widerlegt werden, worin man sich darauf beruft, daß sowohl in England, wie in Frankreich, in den Vereinigten Staaten und der Schweiz die Eisenbahnen der Privatindustrie überlassen worden seien. In Frankreich hat sich der Staat, abgesehen von dem erwähnten Rechte der Zukunft, auch ein ganz gewaltiges Oberaufsichtsrecht in der Gegenwart vorbehalten, welches viele Mißstände der Privateisenbahnen verhütet. In England, der Schweiz und den Vereinigten Staaten sind aber solche Mißstände und Gefahren aufgetaucht, daß sehr ernste Patrioten zu der Ueberzeugung gelangt sind, es werde früher oder später der Tag kommen, an welchem der Staat die Eisenbahnen an sich werde ziehen müssen, um dem verderblichen Einfluß der Privateisenbahn-Directionen auf das politische Leben des Landes ein Ende zu machen. In England klagt man seit längerer Zeit darüber, daß die Eisen-

bahndirectoren in so großer Zahl im Parlamente sitzen, daß alle wichtigen Eisenbahnfragen bloß im Interesse der Directoren und Actionäre statt in dem des Publikums und des Landes entschieden werden. In der Schweiz herrscht seit längerer Zeit gerade unter der freisinnigeren Partei die Besorgniß vor dem um sich greifenden Einfluß der so genannten Eisenbahnbarone. In Belgien, wo der Eisenbahnbau ausschließlich vom Staate in die Hände genommen wurde und erst später die Partei des Privatbaues vorübergehend Concessionen durchsetzte, ist die Regierung längst zu der Ueberzeugung gelangt, daß sie die entstandenen Privatseisenbahnen nach und nach wieder an sich ziehen müsse, weil bei der außerordentlichen Gleichmäßigkeit der Parteien eine einzige Eisenbahngesellschaft im Stande ist, die Wahl für die eine oder die andere Partei zu entscheiden und es nicht verschmäht hat, gegen besprochene Begünstigungen zum Vortheil der einen oder anderen Partei davon Gebrauch zu machen.

Die französischen Eisenbahnen können nicht als ein Beispiel der Vorzüglichkeit des Privatbahn-Systems aufgeführt werden, weil der Staat sich eine übermächtige Controle vorbehalten hat, und weil dieselben nach Ablauf ihres Privilegs unentgeltlich an den Staat zurückfallen, und der letztere als Aequivalent so bedeutende Leistungen übernommen hat wenigstens gegenüber den sechs großen Gesellschaften, welche die Hauptlinien übernommen haben, daß sie ein gewaltiges Monopol repräsentiren, welches statt den Ausbau des Netzes zu fördern, demselben viele Hindernisse in den Weg gelegt hat. Auch wenn der Staat durch den unentgeltlichen Heimfall der Linien die genügende Entschädigung erhält, so ist es doch fraglich, ob es für das Land nicht besser gewesen wäre, wenn der Staat Bau und Betrieb des ganzen Systems selbst in die Hand genommen hätte. Denn die großen Gesellschaften haben nur die möglichste Ausnützung ihres Monopols zu Gunsten ihrer Actionäre im Auge, und obwohl sie verpflichtet waren zur Vervollständigung des nationalen Eisenbahnnetzes auch den Bau von Secundärbahnen zu übernehmen, so suchten sie doch im Gegentheil sich dieser Pflicht so viel als möglich zu entziehen, um ihr Einkommen aus den rentablen Linien ersten Ranges nicht zu schmälern, dessen Ueberschüsse bei einem nationalen Verkehrssystem eigentlich dazu dienen müßten, um die Ausstattung auch weniger bewölkter Gegenden mit neuen, weniger gut rentirenden Eisenbahnlinien zu erlauben. Statt ihre Pflicht zu erfüllen, suchten die großen Gesellschaften vielmehr sich dem Bau aller solcher Linien, die nicht eine sichere Rente versprachen, zu entziehen. Als aber dann das öffentliche Verlangen nach der Errichtung solcher Linien zu laut wurde und die Regierung den an sie gerichteten Anträgen nicht mehr widerstehen konnte, suchten die großen Gesellschaften den Concessionsertheilungen an Dritte dadurch zuvorzukommen, daß sie selbst um die Concession

solcher Secundärbahnen zur Vervollständigung des Netzes einkamen. Hatten sie auf diese Art die Sache in der Hand, so schoben sie dieselbe mit allen möglichen Vorwänden hinaus und dachten an nichts weniger als an die Ausführung der Concession zu schreiten. In Folge der über dieses Verfahren entstandenen allgemeinen Klagen sah sich die Gesetzgebung bewogen, ein Gesetz zu erlassen, nach welchem den Generalrätthen in den Departements die Befugniß ertheilt wurde, Concessionen für Localbahnen zu verleihen. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes war sehr bald in der Gründung einer größeren Anzahl secundärer Bahnen bemerklich, welche theils dazu dienen sollten, dem Verkehr durch Ausbau des Netzes zu Hilfe zu kommen, indem einestheils Durchkreuzungen der großen Linien vorgenommen wurden, andernteils auch schmalspurige Linien entstanden, welche in den Binnendistricten zwischen den großen Linien den letzteren Concurrenz machten. Hierauf folgte eine Zeit des Kampfes, in welcher die großen Linien den neuen Localbahnen alle möglichen Hindernisse in den Weg legten, so daß die letzteren endlich zu dem Plan einer Fusion getrieben wurden, welcher vorläufig an der zu großen Hast und Vermegenheit ihres Leiters (Philippart) scheiterte, aber noch nicht ihr letztes Wort gesprochen haben wird.

In England hat sich das Privateisenbahn-System allerdings freier entwickelt, und es hat sich bis zu einem gewissen Grade sogar eine ansehnliche Concurrenz geltend gemacht. Wie aber schon anfangs die Concurrenz der Eisenbahnen mit den Canälen sehr bald zur Coalition führte, so daß die Hälfte der Canäle in die Hände von Eisenbahngesellschaften gelangte, so führte die Concurrenz der Eisenbahnen unter einander zu einem großen Fusionsproceß, welcher im Laufe von 30 Jahren dahin geführt hat, daß mehr als fünf Sechstel sämtlicher britischer Eisenbahnen in die Hände von 16 Gesellschaften gefallen sind, daß sieben Gesellschaften mehr als die Hälfte der sämtlichen Eisenbahnen besitzen und die größte dieser Gesellschaften, welche allmählich mehr als 80 andere Gesellschaften in sich aufgenommen hat, die London und North-Western, fast den sechsten Theil aller Eisenbahnen Großbritanniens zu Eigen hat.

Diese Bewegung schien dem vom britischen Parlament niedergesetzten Ausschuß eine große Gefahr in sich zu bergen; denn nach einer Enquete, während welcher eine große Anzahl sachverständiger und geachteter Zeugen vernommen wurde, ist 1872 von diesem Ausschusse ein Bericht erstattet worden, dem wir folgende bemerkenswerthe Stelle entnehmen:

„Eine größere Frage, welche während der Untersuchung angeregt worden ist, muß hier erwähnt werden, ob nämlich der Fortschritt der Verbindungen zwischen Eisenbahngesellschaften nicht allmählich zur Schaffung von Körperschaften führen kann, welche concentrirt so groß und mächtig sind, daß es schon aus politischen, wenn nicht aus wirthschaftlichen Gründen geboten ist,

eine fundamentale Veränderung in den Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Staate vorzunehmen. Hierauf antworten wir: dieser Zustand kann allerdings eintreten, und soweit die Zeugenaussagen Aufschluß geben, ist das einzige Mittel dagegen die Erwerbung der Eisenbahnen durch die Regierung.“

Aus diesen und anderen Erfahrungen, welche in England gemacht worden sind, geht durchaus nicht hervor, daß dieses Land am besten daran gethan hat, das System der Privatbahnen zu ergreifen, sondern vielmehr, daß dort die Concurrenz zu Coalitionen und Fusionen von solcher Ausdehnung geführt hat, daß der Staat zum Ankauf gezwungen wird, wenn er verhüten will, daß seine Autorität zuletzt von der Plutokratie untergraben wird. In der Schweiz und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat das System der Privatbahnen wieder andere Auswüchse im Gefolge gehabt, welche bei Staatsbahnen so gut wie unmöglich sind. Die widerlichste dieser Erscheinungen war, daß ausländisches Capital mittelst trügerischer Versprechungen und Vorspiegelungen zum Eisenbahnbau ins Land gelockt wurde, und daß in Folge dieser leichten Weise, mit welcher solches Capital sich fand, zu viele unrentable und sogar unberechtigte Linien gebaut wurden, bei denen viele Millionen verloren gingen. So ist es in der Schweiz mit den Westbahnen ergangen, welche vorzugsweise mit französischem Capital gebaut wurden, so mit dem Jura industriel, bei welchem zum Theil süddeutsches Capital und sogar Sparpfennige von Wittwen und Waisen, welche in dem Irrthum gelassen wurden, daß sie verhypothecirte Prioritäten erhielten, verloren gingen; so ist es mit der Ligne d'Italie in Wallis gegangen, welche Bankrott machte. In welcher Weise bei der Gotthardtbahn sogar Subsidien benachbarter Staaten in colossalem Betrage (65 Millionen Frsch.) erlangt wurden und hinterdrein zum Vorschein kam, daß die Bahn 110 Mill. Frsch. mehr kosten sollte, als im Voranschlag angenommen war, auf welchen gestützt eben jene Subventionen zugesagt worden waren, dies zu schildern ist noch eine Aufgabe der Geschichte.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika war bis zum Ausbruch der letzten Krisis die schwindelhafte Herbeilockung ausländischen Capitals zum Bau inländischer Eisenbahnen zu einem förmlichen Gewerbe geworden. Wie wäre es auch möglich gewesen, ohne ausländisches Capital in Amerika ein Eisenbahnnetz zu bauen, welches fast dem von ganz Europa gleichkommt. Eine Haupttaktik war es dabei, den Antheil des Actiencapitals an der ganzen Bau Summe auf ein Minimum herabzusetzen und dadurch das Risiko der Obligationenbesitzer zu erhöhen. Dadurch wurden viele europäische Capitalisten, welche in ihrem Lande daran gewöhnt waren, daß das Prioritätscapital nicht die Hälfte der gesammten Bau Summe überschritt, verlockt, ihre Ersparnisse in der Meinung hinzugeben, daß auch in Amerika das Actiencapital einen so

bedeutenden Antheil am Ganzen habe, daß das Risiko ganz auf Seiten der Actionäre sei. Uns ist speciell ein Fall bekannt, wo die Gründer einer Eisenbahn, welche 20 Millionen Dollars kosten sollte, nur ein Actiencapital von 200,000 Dollars angenommen, folglich das ganze Risiko auf die Obligationenbesitzer geworfen hatten, da die Stammantheile gar nur den 50. Theil des Gesamtcapitals ausmachten. Noch ärgere Mißbräuche sind in Amerika bei der Verwaltung der Eisenbahnen vorgekommen. Wir brauchen nur an die Veraubung der Erie-Bahn durch Fisk und seine Spießgesellen zu erinnern. Einer der gewöhnlichsten Mißbräuche ist die laze Verwaltung der flüssigen Gelder der Eisenbahn, welche häufig zum Leihgeschäft bei der Börse verwendet werden, und bei denen der Brauch herrschen soll, daß der überschießende Gewinn über die Normalzinsen in die Taschen der Verwaltungsräthe wandert, der Verlust aber, der bei diesem gewagten Geschäft auch zuweilen vorkommt, der Dividende der Actionäre belastet wird. Auch bei Privatbahnen in Europa ist vor dem Ausbruch der Krisis dieses Börsenleihgeschäft nicht selten betrieben worden. Ganz besonders wird auch über die verschwenderische Weise geklagt, mit welcher die amerikanischen Verwaltungsräthe mit den Freikarten umgehen, und mit welchen sie jede Gelegenheit benützen, um irgend einen Vortheil aus den Mitteln der Gesellschaft zu erhaschen. Der Unfug dieses modernen Raubritterthums war zuletzt so groß geworden, daß sich zuletzt im Westen die großartige Bewegung der Landwirthe, die sogenannte Granger-Agitation, wider denselben erhob, um die Interessen des Publikums, des Volkes, des Staates gegen die Eisenbahn-Plutokratie zu wahren, indem sie verlangte und in einigen Staaten durchsetzte, daß die Eisenbahnen einer strengen Controle der Regierung unterworfen würden. Zwar hat sich diese Bewegung bisher noch auf die Politik der Einzelstaaten gestützt und die Union noch nicht hineingezogen; auch ist man von Haus aus in allen Dingen mehr an die Privatinitiative gewöhnt und kann sich schwer dazu entschließen, dem Staat eine wirtschaftliche Funktion zu übertragen, allein schon die Existenz der Granger-Bewegung beweist, daß das Bedürfnis einer Reform der aus dem Privatbahnsystem hervorgegangenen Uebelstände lebhaft gefühlt wird, und aus der Inanspruchnahme der Hilfe der Einzelstaaten läßt sich schließen, daß, wenn diese sich nicht als ausreichend erweisen sollte, die Bewegung noch die Unionspolitik ergreift. Da man überhaupt in Amerika instinctiv und ohne Wahl auf das Privatbahnsystem verfallen ist und das Staatsbahnsystem gar nicht versucht hat, so lassen sich die dort gemachten Erfahrungen überhaupt nicht gegen das letztere anführen. Mit einer einzigen Ausnahme verhält es sich ebenso in der Schweiz, wo zwar nach voller parlamentarischer Berathung der Bau der Eisenbahnen durch den Bund abgelehnt wurde, aber zu einer Zeit (1852), wo in der Schweiz noch gar keine Er-

fahrungen gemacht waren und in den andern Ländern noch nicht genug, um sich mit voller Gewißheit des Erfolgs für das eine oder andere System entscheiden zu können.

Ein anderer Einwurf ist der, daß das Reich durch die Uebernahme der deutschen Eisenbahnen eine zu große Schuldenlast auf sich laden würde. Um diesen Einwurf zu beurtheilen, muß man sich vergegenwärtigen, auf welche Weise eine solche Eigenthumsübertragung vollzogen und die Zahlung des Kaufschillings gewährt werden würde. Die bisherigen Eigenthümer der Eisenbahnen würden mittelst einer zu creirenden Reichsrente zu entschädigen sein, deren Verzinsung am besten so gestellt würde, daß die Titel an der Börse im Pari-Curs stehen würden. Der Werth des Kaufobjectes müßte nach einem gewissen Durchschnittsertrag unter Ausscheidung außerordentlicher Jahre mit einer gewissen billigen Rücksichtnahme auf das Baucapital geschätzt und festgestellt werden. Das Reich würde sich also eigentlich gar keine Schuldenlast aufladen; denn für die geschaffenen und hingegebenen Reichsrententitel würde es das Kaufobject in Gestalt sämtlicher Eisenbahnen erhalten. In Beziehung auf das Nationalcapital und den Geldmarkt wäre nichts geändert, als daß ein einziger Reichstitel an die Stelle der vielerlei Eisenbahn-Stammactien, Prioritäten und Staats-Obligationen gesetzt würde, welcher überdies ein weit gangbareres und geringeren Schwankungen ausgesetztes Effect des Capitalmarktes bilden würde als die letzteren. Um demnach behaupten zu können, daß durch den genannten Schritt dem Reiche eine zu große Schuldenlast aufgebürdet werde, müßte erst bewiesen werden, daß das Reich einen Preis zahlen müsse, welcher das Verhältniß der künftigen Rentabilität der Eisenbahnen überstiege, oder daß seine Verwaltung so viel schlechter und kostspieliger sein würde, daß die Rentabilität der Eisenbahnen unter seiner Leitung abnehmen müsse. Obgleich dieser Beweis eigentlich von den Gegnern zu liefern wäre, so behalten wir uns doch vor, auch diese Frage einer Untersuchung zu unterziehen.

Endlich begegnen wir noch häufig der Behauptung, die Privateisenbahnen hätten dem Verkehr ungeheure Dienste geleistet, ohne sie hätte das Eisenbahnnetz noch gar nicht seine heutige Ausdehnung gewonnen, weil der bürokratische Schlendrian des Staates theils vor vielen Schwierigkeiten im Anfang zurückgeschreckt wäre, theils aus Pedanterie überflüssige Hindernisse in den Weg gelegt hätte. Uns scheint, daß in der ersteren Beziehung die Wohlthaten, welche die Eisenbahnen überhaupt mit sich gebracht haben, von vielen Seiten nur den Privatbahnen gutgeschrieben werden, weil eben der Privatbau im Allgemeinen noch der vorherrschende ist. Man würde ebenso in Ländern wie Baiern und Württemberg, wo nur der Staatsbau Platz gegriffen hat, zu weit gehen, wenn man die Wohlthaten der Eisenbahnen überhaupt wieder nur dem

System der Staatsbahnen heimmessen wollte, obgleich man in diesen Ländern die getroffene Wahl nicht zu bereuen gehabt hat.

Die Vorzüge der beiden Systeme müssen also ganz ohne Rücksicht auf ähnliche Schlagworte nach ihrem innern Wesen untersucht, geprüft und gewogen werden, ehe man sich für das Eine oder für das Andere entscheidet. Fällt dann das Gewicht zu Gunsten des Staatsbahnsystems in die Waagschale, dann erst ist der Augenblick gekommen, wo zu erwägen ist, ob und wie weit das Reich die Rechte des Staats für sich in Anspruch nehmen kann.

Aus dem Elsass.

Die allgemeinen Neuwahlen zu den Gemeinde- oder Municipalrätchen nebst den hier und da nothwendig gewordenen Stichwahlen sind im ganzen Reichslande beendet und haben meist recht befriedigende Resultate geliefert, sowohl bezüglich der Bethheiligung der Bevölkerung an diesen Wahlen, als rücksichtlich der Qualifikation der gewählten Candidaten. Die Bethheiligung war allenthalben eine viel lebendigere und zahlreichere, als bei den neulichen Bezirks- und Kreistagswahlen.

Das locale Interesse liegt eben den meisten Wählern weit näher, als das der größern Verwaltungsbezirke, zumal hier durchschnittlich für dieses ausgedehntere System der Selbstverwaltung noch der practische Sinn und das richtige Verständniß fehlt. Dies hat sich selbst in einer der letzten Sitzungen des Landesausschusses gezeigt, deren Protokoll jetzt erst, nach fast zwei Monaten, veröffentlicht worden, wo das wichtige Gesetz über die „Kreise“, Einteilung, Verfassung derselben, Kreistage etc., durch Majoritätsbeschluß der Commission einfach ad acta gelegt und dessen Berathung auf eine spätere Session verschoben wurde.

Was die Wahl der Gemeinderaths-Candidaten anbelangt, so wurden in den meisten Orten die frühern Gemeinderäthe, die von anno 71 oder 72 her fungiren, und mit denen die Regierung bisher durchschnittlich ziemlich gut hat fertig werden können, einfach wieder gewählt. In andern Gemeinden setzte es dagegen gar harte und heiße Wahlkämpfe ab, die sich aber weniger um das politische Glaubensbekenntniß der Candidaten der verschiedenen Parteien, als um rein locale, mitunter auch um confessionelle Gegensätze drehten.

Will man aber einmal nach den landläufigen politischen Kategorien un-