



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. III.

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

wagen, die Lösung des im Eingange erwähnten „Problems“ einen Schritt zu fördern, wozu eine genaues vergleichendes Studium nicht bloß der betreffenden Monumente selbst, sondern eines viel weiteren Denkmälerkreises gehören würde, und zwar ein Studium der Originale, fehlt es mir an zweierlei, woran es Andreae, wenn er gewollt hätte, wahrscheinlich nicht gefehlt haben würde: an Muße und Mitteln.

Ein Wunsch aber möge zum Schlusse noch ausgesprochen sein: der, daß diese „Monumente des Mittelalters und der Renaissance aus dem sächsischen Erzgebirge“ nicht eine vereinzeltete Erscheinung bleiben, sondern womöglich den Anfang zu einer Reihe weiterer Publicationen in dieser Richtung bilden mögen. Vor allem scheint mir eine Aufgabe des Schweißes der Edlen werth: eine zusammenhängende, von Grund aus neu aus den Schätzen der sächsischen Archive geschöpfte und in würdiger Weise illustrierte Geschichte der reichen und vielseitigen Kunstthätigkeit, die vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, von Kurfürst Moriz an bis herab zu August dem Starcken, fast ununterbrochen am sächsischen Hofe geübt worden ist. Ein solches Werk könnte natürlich nur mit Unterstützung der sächsischen Regierung geschaffen werden.

Studien über Eisenbahnpolitik

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

Von Max Wirth.

III.

Es ist mir seit dem Erscheinen des ersten Theiles dieser Studien*) der Vorwurf gemacht worden, daß ich meine Ansicht über die Eisenbahnpolitik geändert, indem ich in meinen „Grundzügen der Nationalökonomie“ den Privatbahnen den Vorzug gegeben habe.**) Dies ist allerdings richtig; allein es sollte doch dabei nicht verschwiegen werden, daß ich gleichzeitig dem System der Staatsbahnen volle Gerechtigkeit habe widerfahren lassen und an der gleichen Stelle ausdrücklich bemerkt habe, daß es sich in Deutschland sowohl in Beziehung auf den Bau als auf den Betrieb trefflich bewährt habe. Seit ich jene Ansicht niederschrieb, sind fast zehn Jahre vorübergegangen. Es

*) Grenzboten 1876, III. Quartal Heft 34 S. 281. Heft 35 S. 352.

**) Siehe Grundzüge der Nationalökonomie 3. Band 3. Auflage Seite 363 und folg.

ist eine Summe neuer Erfahrungen gemacht worden, und alte Erfahrungen sind erst zur Kenntniß gelangt. Das Netz der Eisenbahnen hat sich seitdem nahezu verdoppelt. Seitdem ist der Eisenbahnpolitik überall eine weit größere Aufmerksamkeit geschenkt worden, weil in eben diesem Zeitraum erst die Folgen der früher von verschiedenen Staaten gemachten Fehler in dieser Beziehung zur Erscheinung kamen. Alle diese Erfahrungen spurlos an sich vorüber gehen zu lassen, würde ein förmliches geistiges Armuthezeugniß constitulren. Ueberdies können wir uns darauf berufen, daß die in dem früheren Artikel gegebene Darstellung kein Glaubensbekenntniß enthalten soll, sondern eine wohl motivirte Schlußfolgerung aus Thatsachen ist, welche sich von selbst auferlegen. Und so werden wir es auch bei dieser dritten und letzten Abtheilung unserer Arbeit halten. Wir werden keine Behauptungen aufstellen, sondern nur unbestrittene Thatsachen logisch gruppiren und die daraus von selbst sich ergebenden Schlüsse ziehen. Bei einer wirthschaftlichen Einrichtung, welche nicht viel länger als ein Menschenalter besteht und trotz dieser kurzen Zeit den Verkehr zweier Welttheile umgewälzt hat, auf früheren vorgefaßten Meinungen beharren zu wollen, würde sich für den Vertreter einer Wissenschaft wenig schicken, die noch so im Fluß begriffen ist, wie die Wirthschaftslehre und die Wirthschaftspolitik. Seit jener oben erwähnten Meinungsäußerung habe ich England, Frankreich, Italien, Belgien, die Niederlande, Rußland, Oesterreich und Ungarn durch zum Theil wiederholte Reisen kennen gelernt, und es müßte doch sonderbar zugehen, wenn die dabei gemachten Beobachtungen und die dadurch gewonnene Blickerweiterung nicht dazu beigetragen hätten, frühere Meinungen zu modificiren.

Wir kehren zu unserem Gegenstand zurück. Wir hatten uns vorgenommen, die Vorzüge des Privateisenbahn- und des Staatsbahnsystems unter Beseitigung aller Schlagworte nach ihrem inneren Wesen zu untersuchen, um sodann zu erwägen, ob und wie weit das Reich die Rechte des Staats für sich in Anspruch nehmen kann. Es giebt auch noch eine dritte hauptsächlich von Technikern und Verwaltungsbeamten vertretene Meinung, welche sich für das sogenannte gemischte System erklärt, wie es jetzt in Preußen und in Oesterreich besteht. Diese Ansicht leidet aber eigentlich an einer logischen Schwäche. Denn wenn es sich um die Entscheidung der Frage handelt, welches System das beste sei, so kann doch nur von Privatbahnen oder Staatsbahnen ausschließlich die Rede sein, denn ein aus diesen beiden gemischtes Verhältniß ist kein System, sondern ein Zustand, und zwar nur ein Uebergangszustand; denn in wirthschaftlich gesunden Staaten muß zuletzt ein System siegreich zum Durchbruch gelangen, welches sich als das vortheilhafteste bewährt hat. Die nothwendig gebotene Rücksicht auf den zugemessenen Raum nöthigt uns, den Schluß unserer Untersuchung nur auf die Hauptpunkte zu beschränken,

welche in den vorhergehenden Betrachtungen nicht schon einige Berücksichtigung gefunden haben.

Wir werden die Vorzüge des Privat- und des Staatsbahnsystems daher nur noch mit einander abwägen in Beziehung auf das Eigenthum, auf den Betrieb und den Tarif.

Das wichtigste Verhältniß im Eisenbahnwesen, bei welchem sich die Vorzüge der beiden Systeme gegenüber den öffentlichen Interessen am klarsten prüfen lassen, ist die Frage des Eigenthums. Denn die Untersuchung derselben läßt sich am reinsten von allen das eigentliche Sachverhältniß trübenden Nebeninteressen trennen. Wir wollen sofort noch klarer auseinandersetzen, was wir unter dieser Trübung der Sache verstehen. Wir haben nämlich gefunden, daß in dem Streit um den Plan der Reichseisenbahnen viel zu häufig willkürlich oder unwillkürlich der Fehler gemacht wird, daß bei Vergleichen der Erfolge der Privat- und der Staatsbahnen nicht von den gleichen Voraussetzungen ausgegangen wird. Bei dem Vergleich verschieden gearteter Faktoren kann aber kein richtiges Resultat sich ergeben.

Wir müssen vorausschicken, daß wir von der Voraussetzung ausgehen, daß die Verwaltung der beiden Systeme, welche wir betrachten, ihre normalmäßige Pflicht erfüllen, denn abnorme Fehler oder Irrthümer würden nicht dem System zur Last gelegt werden können. Wir könnten z. B. Verluste, welche einer Privatbahn zustößen würden, weil ihre Verwaltung zufällig in die Hände von Schwindlern, Ignoranten oder Betrügern fiel, nicht dem System zuschreiben, und wenn ein im Verfall begriffenes Staatswesen, wie z. B. die Türkei, Staatsbahnen besäße, welche sie schlecht verwaltete, so könnte auch dies nicht dem System der Staatsbahnen zur Last gelegt werden.

Um gleich vom Anfang an zu beginnen, steht auf Seiten des Staatsbahnsystems bei der Errichtung der Bahnen der Vortheil, daß es von dem Spiel der Agiotage und der Jagd nach Dividenden mit dem ganzen Anhängsel von Ausbeutung des öffentlichen Interesses durch den Privateigennuß befreit bleibt. Wir wollen zwar gerecht sein und nicht verkennen, daß auch der Privateisenbahnbau ursprünglich sich nach dem öffentlichen Bedürfniß gerichtet hat, allein ebenso häufig ist es die Hoffnung auf Erlangung von Gründergewinn und anderen Vortheilen, welche die Errichtung von Eisenbahnlinien veranlaßt hat. In Zeiten des industriellen Aufschwunges, welche Handelskrisen vorherzugehen pflegen und wo die Leichtgläubigkeit des Publikums stets einen hohen Grad erreicht, nehmen es die Gründer gar nicht genau mit dem Bedürfniß und mit der Rentabilität einer neuen Eisenbahn. Der exacte Nachweis wird dann durch pomphaste Anpreisungen ersetzt, und da die Concessionsertheilung von Seiten der Regierung im Publikum den Glauben erweckt, als ob die Solidität und Rentabilität des neuen Unter-

nehmens über allen Zweifel erhaben sei, so gelingt es sehr häufig gewissenlosen Unternehmern, die erforderlichen Kapitalzeichnungen für Bahnen zu erlangen, welche gar keine Aussicht auf Erfolg haben. Es geht da nicht bloß ein Privatkapital verloren, sondern auch das Nationalkapital wird um einen Theil geschmälert, welcher in anderen Industriezweigen gute Früchte getragen hätte.

Namentlich aber während des Baues von Privatbahnen pflegen nicht selten gewisse Nachtheile sich einzustellen, welche mehr oder weniger in der Natur der Dinge liegen. Die Gründer haben ein oberstes Interesse, ihre Unternehmung überhaupt ins Leben zu führen. Sie suchen deshalb die Kosten so gering als möglich darzustellen, um sicherer zu sein, das erforderliche Kapital aufzubringen. In dieser Beziehung sind gerade in neuester Zeit kolossale Irrthümer vorgekommen. Die noch dazu staatlich subventionirte Gotthardtbahn hatte das zum Bau des ganzen projektirten Unternehmens erforderliche Kapital um über 100 Millionen Francs zu niedrig angeschlagen. Hätte man den ganzen Umfang des wirklich erforderlichen Kapitals von vorneherein gekannt, so würde wahrscheinlich die Subvention ganz unterblieben und das Unternehmen daher auch nie zu Stande gekommen sein, da es wohl schwerlich einen dem aufgewendeten Kapital entsprechenden Vortheil bringen wird. Wir wollen die Schuld dieses Irrthums nicht einmal Personen zuschreiben, denn wenn in dem früheren Gotthardtdirectoire und in der Gotthardtdirection auch Strohänner sitzen, welche ihren Posten mehr aus Rücksicht politischer Coterie als wegen Sachverständnisses einnehmen, so steht doch an ihrer Spitze ein sehr tüchtiger Mann. Der Fehler liegt eben im Princip. Gründer geben sich leicht sanguinischen Hoffnungen hin und unterschätzen dann unbewußt die Schwierigkeiten, welche ihrem Unternehmen im Wege stehen. Dieses Unterschätzen des Anlagekapitals einer Eisenbahn aber hat eine noch viel bedenklichere Seite, weil die Gesellschaft dadurch verführt oder genöthigt wird, in der Anlage der Eisenbahn Ersparungen vorzunehmen, welche nicht bloß dem Dienst schaden, sondern sogar Gefahren für die Sicherheit des Publikums herbeiführen können. Wir brauchen in dieser Beziehung nur an das Beispiel der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn zu erinnern, zu welcher so schlechtes Schwellen- und Schienenmaterial genommen wurde, daß die Bahn sofort nach ihrer Vollendung wieder reparirt werden mußte. In Amerika, wo, wie in England, das Privatbahnsystem besteht, pflegen die Geleise, Brücken und Viadukte in einer oft geradezu liederlichen Weise construirt zu werden, so daß die Menschenleben oft auf rucklose Art gefährdet sind. Schon seit mehr als zehn Jahren haben zahlreiche Versuche erwiesen, daß Schienen aus Bessemerstahl nicht bloß dem Eisenbahndienst eine viel größere

Sicherheit verletzen, sondern auf die Dauer auch eine bedeutende Ersparniß gewähren. Deshalb haben Staatsbahnen und solche große Privatbahnen, deren Gründung noch in die erste Periode des Eisenbahnwesens fällt und die daher in guten Verhältnissen sich befinden, angefangen, die Eisenschienen durch Stahlschienen zu ersetzen. So hatte die Köln-Mindener Bahn schon im Jahre 1867 begonnen, ungefähr gleichzeitig mit den preußischen Staatsbahnen, ihre sämtlichen Hauptlinien mit Stahlschienen auszurüsten. Im Jahre 1870 waren auf den Linien der Köln-Mindener Bahn bereits über 300 Kilometer Geleise in Stahlschienen verlegt, die Reichsbahnen Elsaß-Lothringens wurden gleichfalls sofort, nach ihrer Besitzergreifung, mit Stahlschienen ausgerüstet. Nach Rußland werden neuerdings fast nur Stahlschienen versendet. In Frankreich haben alle großen Bahnen beschlossen und begonnen, ihre Linien mit Stahlschienen zu belegen, und die englischen großen Bahnen, welche in ihrer kolossalen Ausdehnung ganz die Bedeutung von Staatsbahnen haben, sind längst mit diesem Beispiel vorangegangen. Dagegen wurden während der ganzen letzten Gründerperiode die in Deutschland und Oesterreich neu gegründeten Eisenbahnen lediglich mit Eisenschienen ausgerüstet, weil das veranschlagte Kapital für die größere Auslage der Stahlschienen nicht ausgereicht hätte.

Eine ähnliche Wirkung hat die den Verwaltungen von Privatbahnen mit Nothwendigkeit auferlegte Jagd nach Dividenden. Die Verwaltungsräthe und Direktoren der Privateisenbahnen sind, weil sie nach jedem Geschäftsjahr gewechselt werden können, naturgemäß genöthigt, die Aktionäre möglichst bei guter Laune zu erhalten. Wodurch kann dieß aber besser geschehen, als durch Vertheilung reichlicher Dividenden? Diese Rücksicht auf die baldige Vertheilung einer möglichst hohen Dividende wirkt daher auch dahin, daß die Verwaltungen so sparsam als möglich in der Erneuerung des Geleises wie des Betriebematerials zu Werke gehen und den Erneuerungsfonds so viel als möglich zu Gunsten der Dividende schmälern. Je jünger die Bahn, desto mehr ist sie diesem Verfahren ausgesetzt, weil die Direktoren und Verwaltungsräthe noch ein größeres Interesse haben, sich bei ihren Aktionären beliebt zu machen. Nur Männer, die im Dienste einer alten soliden Privatbahn ergraut sind, brauchen keine solchen Rücksichten zu nehmen, und daher stößt man auch in dieser Beziehung auf so riesige Contraste zwischen alten und neuen Privatbahnen, sowohl in Beziehung auf den Erneuerungsfonds, als auch in Hinsicht der Ausgaben für das Beamten- und Arbeiterpersonal. Zu den solidesten Bahnen gehört in dieser Beziehung die Berlin-Hamburger, und zu denjenigen, gegen welche die meisten Klagen erhoben wurden und auf der auch die meisten Unglücksfälle sich ereigneten, die Berlin-Anhalter Bahn. Die Ausgaben dieser beiden Privatbahnen und der

deutschen Staatsbahnen verhalten sich nun zu den Einnahmen nach einer Berechnung der Vereins-Zeitung vom Jahr 1874 Nummer 30 wie folgt:

	Berlin = Hamburg.		Berlin = Anhalt.		Deutsche Staatsbahnen im Durchschnitt.	
	Einnahme pro Kilometer. Thlr.	Ausgabe; Pro- cent der Ein- nahme.	Einnahme pro Kilometer. Thlr.	Ausgabe; Pro- cent der Ein- nahme.	Einnahme pro Kilometer. Thlr.	Ausgabe; Pro- cent der Ein- nahme.
1867	11588	58,7	9474	37,9	8738	53,5
1868	12408	58,9	9305	36,4	8815	55,0
1869	13948	63,1	9559	36,9	8708	53,9
1870	13947	64,3	10737	38,1	8596	55,3
1871	14634	62,0	12189	38,2	9905	55,4

Die Gegner des Staatsbahnsystems, welche so oft die Einrede gebrauchen, daß die Staatsverwaltung theurer sei, können an dieser vergleichenden Tabelle sehen, daß es auch Privatbahnen gibt und zwar von den besten, welche noch theurer verwalten als Staatsbahnen, daß aber die Kosten der Verwaltung an und für sich nicht der einzige Maßstab dafür sind, sondern die Frage, was für dieselben geschieht, denn auf die Dauer wird diese theurere Verwaltung die billigere. Die Bahnen, welche zur un rechten Zeit an ihrem Erneuerungsfonds gespart haben, müssen später auf einmal verhältnißmäßig viel mehr aufwenden. Die Dividenden werden dann rasch von der Schwindsucht befallen, und die Börse weiß auf die Dauer den wahren Werth doch richtig zu schätzen. Am 5. Dezember 1876 standen z. B. die Aktien der Berlin-Hamburger Eisenbahn auf 174 und die der Berlin-Anhalter auf 102.

Ein dritter Nachtheil des Privatbahnsystems besteht darin, daß die Unternehmung und der Bau von Privatbahnen zu unregelmäßig vor sich geht und dadurch, für lange Perioden berechnet, theurer zu stehen kommt, als der Staatsbahnbau, wenn dieser auch ceteris paribus wegen soliderer Anlage an und für sich eine höhere Auslage für das Material erfordert. Da nämlich die Unternehmungslust mehr sprungweise aufzutreten und anzuschwellen pflegt, Privateisenbahnen aber von derselben abhängig sind, so kommt es, daß der Privateisenbahnbau in Perioden des industriellen Aufschwunges eine ungeheure Ausdehnung gewinnt, in Perioden des Stillstandes aber gänzlich daniederliegt. Während also in Zeiten der Ueberspekulation der Privateisenbahnbau am schwunghaftesten betrieben wird, wo zugleich auch alle übrigen Industriezweige einen hoch gesteigerten Bedarf an Materialien, namentlich an Rohprodukten des Eisenbahnbaus, an Holz und Eisen, verursacht, so muß er für dieselben die höchsten Preise bezahlen. Aus der gleichen Ursache erhöht die ungewöhnlich gesteigerte Nachfrage nach Arbeitern den Arbeitslohn zu seinem Culminationspunkte. Aus diesem Grunde ist es einleuchtend, daß die Herstellung von Privatbahnen theurer zu stehen kommen kann, als die von Staatsbahnen, bei welchen letzteren die Regierung den Bau gleichmäßig vertheilen kann. Im

Gegentheil, der Staat, welcher keine Gründerinteressen hat, kann das Baukapital zu einer Zeit vom Geldmarkt nehmen, wann es am billigsten ist, und er kann den Schwerpunkt des Baues in eine Zeit verlegen, wo der Preis des Materials und der Arbeitslohn am niedrigsten steht. Dazu kommt noch ein vierter Vortheil der Staatsbahnen. Man macht in Zeiten des industriellen Verfalls, wie z. B. nach dem Ausbruch der Krisis von 1873, die traurige Erfahrung, daß gerade dann, wenn die Geschäfte anfangen zu stocken, wann Preise und Löhne sinken und Arbeiter entlassen werden, gerade auch der Privateisenbahnbau mehr oder weniger aufhört und in vielen Ländern nur durch die Subvention des Staates im Gang erhalten werden kann. Ganz im Gegentheil kann der Staat in Zeiten des Aufschwungs, des Steigens der Preise und Löhne den Eisenbahnbau einschränken, und statt in Zeiten des Niedergangs die Arbeiter auf die Straße zu werfen, gerade dann Eisenbahnbauten in größerem Umfange als sonst vornehmen lassen, um einem Theil der aus anderen Industrien entlassenen Arbeiter und den feiernden Hüttenwerken Beschäftigung zuzuwenden. Ist es ja von jeher als eine Pflicht des Staates angesehen worden, in Zeiten der Noth öffentliche Arbeiten anzuordnen, um dadurch beschäftigungslosen Arbeitern Verdienst zu schaffen.

Der Hauptvortheil, welcher mit dem Staatsseigenthum der Eisenbahnen zusammenhängt, ist indessen der, daß das ganze Netz gleichmäßig ausgebaut und alle Theile des Landes in richtigerer Wahrung der Interessen der Gesamtbevölkerung damit versehen werden können. Bei dem System des reinen Privatbaues geht die Anlegung des Eisenbahnnetzes in folgender Weise vor sich: Zuerst werden die Linien in den industrie-, verkehrs- und volkreichsten Gegenden angelegt. Da dieselben sich in der Regel in der Ebene oder in Thälern hinziehen, so kommen auch die Baukosten an und für sich niedriger zu stehen, und nur der höhere Werth des expropriirten Grund und Bodens verhindert es, daß nicht das ganze Baukapital mit in die niedrigsten Klassen zu stehen kommt. In zweiter Linie folgen sodann die Gebirgsbahnen, welche wegen ihrer Durchschnitte, Tunnels, Ausschüttungen und Ueberbrückungen an und für sich höhere Baukosten verursachen, die nur durch den geringeren Werth des Grund und Bodens neutralisirt werden. Das Felt haben die Bahnen der ersten Kategorie abgeschöpft. Die der zweiten Kategorie können wegen der geringeren Verkehrstüchtigkeit sich zur Rentabilität der Ersteren nicht emporheben. Die weiteren Kategorien von Bahnen, die secundären, die Verbindungs-, die Zweig-, die Local- und die Bergbahnen u. s. w. sind schon bei der Stufe angelangt, wo sich nur schwer Privatunternehmer finden, um die Linie auf alleinige eigene Gefahr zu errichten. Sie werden in der Regel nur dadurch ins Leben geführt, daß der Staat, die Provinz, die Gemeinden oder die Adjacenten eine Unterstützung gewähren, welche entweder

in einer Zinsengarantie, in unentgeltlicher Abtretung von Grund und Boden, in unentgeltlicher Leistung von Spann- und Frohdienst, in einem Geldbeitrag, in einem unverzinslichen Darlehen oder in einer Theilnahme am Aktienkapital bestehen mag. Wir sehen also hier, daß der Staat und die Bevölkerung zuletzt gezwungen sind, außerordentliche Opfer zu bringen, um in den Besitz von Eisenbahnen zu gelangen und das Eisenbahnnetz des Landes zu einem organischen Ganzen zu vervollständigen, während die erste Kategorie der Bahnen vielleicht einen Reingewinn bezieht, welcher die landesüblichen Zinsen des Anlagekapitals um das Doppelte und Dreifache, ja zuweilen sogar um das Vierfache übersteigt. Da die Anlage jener Bahnen nur durch die Wohlthat des Expropriationsgesetzes möglich gemacht worden war und dieselben fast ohne Ausnahme sich in ihrer Concession ein Monopol ausbedungen, welches jede Concurrnz ausschloß, so haben sie jenen Ueberschuß des Reinertrags dem Staatschutz zu verdanken, und es liegt eine Unbilligkeit darin, daß der Staat zum rationellen Ausbau des Netzes zuletzt Opfer bringen muß, während der Kapitalwerth der Aktien der ersten Unternehmungen die wirkliche baare Einlage um das Drei- und Vierfache übersteigt. Diese Bereicherung ist daher eine monopolistische. Sie hat keinen legitimen volkswirtschaftlichen Grund, denn sie wäre eine zu hohe Versicherungsprämie, ein zu hohes Aequivalent für die Gefahr, in welcher das Gründungskapital schwebt, wenn eine solche in diesem Fall überhaupt zugegeben werden kann.

Vergleichen wir damit diejenigen Länder, wo der Staat von vorneherein das Eigenthum, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst in die Hand genommen hat, so sehen wir die öffentlichen Interessen in dieser Hinsicht in ganz anderer Weise gewahrt. Ein in seinen Finanzen geordneter Staat erhält in der Regel das erforderliche Kapital zu billigeren Bedingungen als eine Eisenbahngesellschaft ihre Prioritätsanleihen. Der Staat macht also gleich von vorneherein eine Ersparniß in der Verzinsung des Baukapitals. Sodann aber hat der Staat den ungeheuren Vortheil, daß er mittelst der Ueberschüsse des Ertrages der Eisenbahnen die Eisenbahnschuld amortisiren und einen Reservefonds anlegen kann, mittelst dessen die etwaigen Ausfälle an der Verzinsung der später contrahirten Eisenbahnschulden gedeckt werden, welche dazu dienen, die weniger rentablen Eisenbahnen zweiten und dritten Ranges herzustellen und überhaupt das Eisenbahnnetz seiner Vollendung entgegenzuführen. Auf diese Weise wird Staat und Bevölkerung von jeder Ausbeutung verschont. Bei dem reinen Privatbahnsystem aber wurde diese Ausbeutung zum Theil sogar in schablonenmäßiger Art geübt. Es ist zum Beispiel kein billiger Grund abzusehen, warum den Eisenbahngesellschaften von vorneherein das Privilegium auf 99 Jahre ertheilt worden ist, und warum gar noch in den meisten Ländern nach Ablauf dieser Frist die Gesellschaft den Werth ihres

Eigenthums ersetzt erhalten muß, wenn der Staat die Bahn selbst übernehmen will. Denn die ersten Bahnen, welche in den frequentesten Gegenden angelegt wurden, hätten auch in der Hälfte jener Zeit ganz leicht amortisirt werden können. Die Zusicherung eines Privilegiums für 99 Jahre kann aber doch bloß den Sinn haben, daß die Länge dieses Monopols es erlaubt, etwaige Verluste zu decken, welche die Gesellschaft am Anfang der Unternehmung erlitten hat, daß dasselbe eben eine Art Versicherungsprämie bildet. Dabei ist aber immer noch nicht abzusehen, warum gerade die lange Frist von 99 Jahren gewählt wurde. Es wäre viel rationeller gewesen, die Concessionen in der Art abzufassen, daß dieser Zeitraum nur als äußerste Frist angenommen worden wäre, die Concession aber nur so lange lief, bis das Kapital aus dem Ueberschuß über eine reichlich bemessene Dividende zurückbezahlt sein würde. Diese Dividende konnte auf 6 oder 7% bemessen werden. Die Eisenbahn muß aber nach Amortisirung des Kapitals unentgeltlich an den Staat fallen, wie dies in der That in Frankreich und in Oesterreich festgesetzt ist. Aus diesem Grunde war auch die Eisenbahnsteuer in Preußen gerechtfertigt, welche die Amortisirung nachträglich eingeführt hatte. Der Umstand, daß dieser Punkt in den meisten Staaten bei Einführung der Eisenbahnen nicht besonders untersucht und je nach den verschiedenen Verhältnissen geordnet, sondern daß überall schablonenhaft Concessionen auf 99 Jahre ertheilt wurden, ist bloß aus der Macht der Gewohnheit und der Nachahmung zu erklären. Man hatte die Eisenbahnen von England herübergenommen und nahm bei Errichtung von Gesellschaften auch gleichzeitig die Schablone der englischen Statuten mit in den Kauf, welche sämmtlich diese Fristbestimmung von 99 Jahren enthalten; aus dem einfachen Grunde, weil dort ganz andere Grundeigenthumsverhältnisse bestehen, weil in Großbritannien auch $\frac{1}{10}$ sämmtlicher Häuser auf Bauplätzen errichtet werden, welche von den Grundeigenthümern auf 99 Jahre verpachtet werden. Die Statuten der englischen Eisenbahngesellschaften waren aber selbst schon wieder einer Schablone gefolgt und hatten so ziemlich wortgetreu die Statuten der schon früher bestehenden Kanalgesellschaften abgeschrieben. Diese letzteren hatten wahrscheinlich einen plausiblen Grund, warum sie das Parlament bewogen, bei der Concessionertheilung diese bezüglich der Bodenverhältnisse historisch überlieferte Frist beizubehalten. Die Kanäle schienen bei ihrer ersten Anlegung ein sehr kostspieliges und gewagtes Unternehmen zu sein. Es mochte daher billig scheinen, daß man ihnen gegenüber die althergebrachte Frist der Besitzabtretungen des Grundeigenthums nicht verkürzte, um ihnen Zeit zu lassen, ihre Verluste und ihr Kapital zu amortisiren. Es liegt aber kein Grund vor, und es ist mit Recht auch schon von J. G. Cohn in seinen Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik getadelt worden, daß die Statuten

der englischen Kanalgesellschaften bei der Gründung der englischen Eisenbahnen den neuen Gesellschaften unverändert zu Grunde gelegt wurden. Eine seltene Gedankenlosigkeit aber war es, daß man auf dem europäischen Continent diese Bestimmung der englischen Statuten ohne selbständige Prüfung aufnahm, und daß die 99 Jahre sich dann schablonenmäßig in den Concessionen aller auch in den späteren Decennien gegründeten Eisenbahnen wiederholten. Denn die später angelegten Eisenbahnen, welche zu einer Zeit errichtet wurden, wo die ersten Unternehmungen das Fett bereits abgeschöpft hatten, welche weniger verkehrreiche Gegenden durchziehen, die also von vorneherein eine geringere Rentabilität in Aussicht stellen, hätten billigerweise mit einer längeren Concessionsfrist bedacht werden müssen als die ersten. Es ist gar kein Grund zu einer solchen Bevorzugung der ersten Klasse der Eisenbahnen abzusehen. Dieser Umstand aber, daß bei der Concessionsertheilung die schablonenmäßige Frist der 99 Jahre nothwendig die Wirkung eines Procrustes-Bettes haben mußte, beweist, daß sie in Anwendung kam, ohne daß die Ertheiler und die Petenten der Concessionen sich eines guten Grundes dafür bewußt waren. Alle diese Ungleichheiten sind in den Ländern vermieden worden, wo man, wie in Belgien, Baden, Württemberg und Baiern, das Eisenbahnwesen von vorneherein ganz oder zum größten Theil dem Staat vorbehalten hat. Welch ein bedeutender Ueberschuß dem Staate aus den Eisenbahnen der ersten Periode zufließt, den er dann zum verlustlosen Ausbau des Eisenbahnnetzes verwenden kann, läßt sich durch einen Ueberblick der Dividenden der älteren preussischen Privatbahnen ermessen. Dieselben haben in den letzten 8 Jahren an Ueberschüssen der Einnahmen über die Betriebsausgaben in Procenten des Anlagekapitals folgendes Ergebnis geliefert:

	1867,	1868,	1869,	1870,	1871,	1872,	1873,	1874.
Oberschlesische	18.7	19.9	18.3	17.9	18.9	18.3	18.68	19.50
Breslau-Posen-Slogau	6.7	8.2	7.2	6.4	6.8	6.4	7.84	7.41
Stargard-Posen	8.6	11.3	9.5	6.7	7.4	7.9	9.42	7.39
Neiße-Brieg	7.4	7.4	6.6	9.2	9.8	7.4	7.26	
Wilhelmsbahn	5.7	8.5	7.3	5.6	6.3	6.6	6.85	5.30
Berlin-Anhalter (nach Halle-Leipzig)	12.8	12.9	13.1	14.5	16.4	15.3	15.50	11.93
Berlin-Hamburger	10.2	10.9	11.0	10.6	11.9	9.1	10.66	10.36
Berlin-Stettiner	9.1	7.8	8.4	8.9	11.3	11.5	10.44	9.47
Berlin-Potsdam=								
Magdeburger	9.9	10.5	12.0	14.3	14.1	8.8	4.78	4.52
Magdeburg-Leipziger	13.8	15.4	15.5	15.2	17.2	15.9	12.03	11.64
Rdln-Mindener	8.7	8.6	9.4	10.6	11.2	10.3	8.35	6.32
Rheinische Bahn	7.6	7.6	8.2	8.6	8.8	7.6	7.37	6.33
Magdeburg-Halberstädter	10.1	9.5	8.1	9.1	9.5	6.0	5.76	5.63
Breslau-Schweidnitz=								
Freiburger	8.6	8.6	8.6	7.8	8.9	7.2	7.38	7.32
Niederschlesische								
Zweigbahn	6.1	6.6	6.9	7.6	6.0	3.6	4.45	2.22

Diese Ausbeutung der öffentlichen Interessen durch die Privateisenbahnen der ersten Klasse wurde durch das Eisenbahnbesteuerungsgesetz nur zum Theil wieder gut gemacht. Denn schon im Jahr 1838, also ganz im Anfang des Eisenbahnbaues, beging die preussische Gesetzgebung einen neuen Fehler, indem sie für die Expropriation der Eisenbahnen einen viel zu hohen und unsicheren Maßstab anlegte. Der §. 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 lautet nämlich:

„Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen“ zc. zc.

„Die Entschädigung erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen. a) Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist. b) die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen“ zc. zc.

Der frühere Direktor des sächsischen statistischen Bureau's, Dr. Petermann, hat sich die verdienstvolle Mühe genommen, eine Berechnung darüber anzustellen, zu welchem Preise nach dem Grundsatz dieses Gesetzes das Reich die sogenannten schweren preussischen Privateisenbahnen erwerben müßte, und er ist auf Resultate gestoßen, welche deutlich zeigen, daß die preussische Gesetzgebung nicht wußte, was sie that, als sie jenes Gesetz sanctionirte. Die nachfolgenden Bahnen haben nämlich in den Jahren 1870—1874 folgende Dividenden getragen.

Name der Bahn.	Dividende der Jahre					durchschnittlich.
	1870,	1871,	1872,	1873,	1874.	
Altona-Kieler	7	7	7½	5	6	6 ⁷ / ₁₅
Berg.-Märkische	8	7½	6	3	3	5½
Berlin-Anhalter	16	18½	17	6	8½	15 ¹ / ₃
„ Hamburger	10	10 ³ / ₈	12	10	12½	10 ³⁹ / ₄₀
„ Potsdamer	20	14	8	4	1 ² / ₃	9 ⁸ / ₁₅
„ Stettiner	9 ¹ / ₆	11 ⁵ / ₁₂	12 ³ / ₄	10 ³ / ₄	9 ¹¹ / ₁₂	10 ¹ / ₅
Breslau-Freiburger	7½	9½	7½	8	7½	8
Köln-Mindener	10½	11½	9 ⁷ / ₂₀	8 ¹¹ / ₁₂	6 ⁹ / ₂₀	9 ⁷ / ₆₀
Magd.-Leipziger	12	16	14	14	14	14
Magd.-Halberst. Lit. N.	8 ² / ₃	8½	8½	6	3	6 ¹⁴ / ₁₅
Oberschlesische Lit. N. D.	12 ² / ₃	13 ² / ₃	13 ² / ₃	13 ² / ₃	12	13 ¹ / ₈
Rheinische, mit Ausschluß der Emission von 1875	8 ² / ₅	10	9 ² / ₅	9	8	8 ²⁴ / ₂₅
Thüringische	9	10½	9	7¼	7½	8 ¹³ / ₂₀

Die nachfolgende Tabelle zeigt nun, wie sich nach dem obigen Gesetze der mit dem 25fachen Betrage kapitalisirte Durchschnittsreinertrag der 5 letzten Jahre einerseits zu dem eingezahlten Kapital, andererseits zu dem Börsenwerth am 1. Februar 1876 in Millionen Thalern verhält:

Name der Bahn.	Ablösungs-	Börsen-	Nominal-	Ablösungs-	Börsen-	Wehrbetrag der
	curſ:,	curſ:,	wertſ:,	wertſ:,	wertſ:,	Ablöſung:
			1. Februar 1876.			
Altona-Kieler . . .	161 $\frac{2}{3}$	109, ₀	6, ₁₄	9, ₀₂	6, ₇₅	+ 3, ₈
Berg-Märk. . . .	137 $\frac{1}{2}$	79	70, ₀₀	96, ₂₅	55, ₃₀	+ 40, ₉₅
Berl.-Anhalter . .	380	106, ₅	17, ₂₅	65, ₅₅	18, ₃₇	+ 47, ₁₈
„ Hamburger . .	274 $\frac{3}{8}$	172, ₂₅	5, ₀₀	13, ₇₂	8, ₆₁	+ 5, ₁₀
„ Potsdamer . .	238 $\frac{1}{3}$	72, ₅₀	20, ₀₀	47, ₆₇	14, ₅₀	+ 33, ₁₂
„ Stettiner . . .	270	125, ₇₀	14, ₃₀	38, ₆₁	17, ₀₆	+ 20, ₆₅
Breslau-Freibgr. .	200	79, ₄₀	12, ₇₅	25, ₅₀	10, ₁₄	+ 15, ₃₆
Köln-Mindener . .	227 $\frac{1}{12}$	95, ₂₀	39, ₀₀	88, ₈₉	37, ₁₃	+ 51, ₇₆
Magd.-Leipziger .	350	202	5, ₂₅	18, ₃₇	10, ₆₀	+ 7, ₇₇
Magd.-Halbſt. . .	173 $\frac{1}{3}$	48, ₅	10, ₂₀	17, ₆₈	4, ₉₅	+ 12, ₃₇
Oberſchleſiſche . .	328 $\frac{1}{3}$	138, ₇	25, ₂₁	82, ₇₈	34, ₉₇	+ 47, ₈₁
Rheinische	224	113, ₂	46, ₈₆	104, ₉₅	53, ₀₄	+ 51, ₉₂
Thüringiſche . . .	216 $\frac{1}{4}$	111, ₇	15, ₀₀	32, ₄₄	16, ₇₅	+ 15, ₆₈
Summa			286, ₃₄	642, ₃₄	299, ₀₇	+ 352, ₂₇

Die Beſitzer der Aktien dieſer dreizehn Eiſenbahnen würden alſo nach dem preußiſchen Expropriationſgeſetze über eine halbe Milliarde Mark mehr erhalten, alſ dieſe nach dem Börsencurſ vom 1. Februar 1876 gelten. Dieſer Curſ iſt allerdings ein ſehr niedriger. Derſelbe ſteht z. B. gegenwärtig bei der Köln-Mindener Bahn um 4—5 Thaler höher, allein auch zu anderen Zeiten würde jener Betrag den Börsenwertſ immer noch um eine ungeheure Summe überſteigen. Aus dieſer Berechnung geht zunächſt hervor, daß der im Geſetze angenommene Maßſtab der letzten fünf Betriebsjahre ein irriger iſt. Allein auch der Maßſtab deſ Reinertrags an und für ſich muß zu Irrthümern führen, weil nicht jede Bahn gleichmäßig verwaltet iſt, und weil namentlich die Vorſorge für die Erneuerung deſ Bahnkörpers und deſ Betriebſmaterials bei jeder Bahn verſchieden iſt. Deſhalb kommt der Börsencurſ dem wahren Wertſ weit näher, weil der Zuſammenfluß der Urtheile vieler erfahrener Männer an der Börſe am eheſten zu einer Berücksichtigung auch der inneren Verhältniſſe der Bahnen im Marktpreife führt. Die Expropriation der preußiſchen Eiſenbahnen iſt durch dieſes Geſetz faſt unmöglich gemacht. In die Zeit jener eben genannten fünf Jahre fällt die Periode deſ riefigen Verkehrs vor der Kriſis in den drei Jahren 1870—1872. Würde man daſ Projekt deſ Ankaufs der preußiſchen Privatbahnen biſ zum Jahre 1879 vertagen, wo der Reinertrag der Jahre 1874—1878 der Wertſberechnung der Bahnen zur Expropriation zu Grunde gelegt werden würde, ſo würde wahrſcheinlich ein ganz verſchiedeneſ, viel geringereſ Reſultat zum Vorſchein kommen. Schon die Möglichkeit dieſer Schwankungen deſ Ertrags in verſchiedenen Luſtren zeigt den Irrthum deſ Prinzips. Waſ daſ Eigenthum-Verhältniß der Eiſenbahnen betrifft, ſo wollen wir von der Vorausſetzung ausgehen, daß eſ möglich ſein wird, einen für beide Theile billigen Ablöſungs-

maßstab zu finden für den Fall, daß der Plan wirklich die gesetzliche Genehmigung finden sollte, die deutschen Privatbahnen in den Besitz des Staates, beziehungsweise des Reiches übergehen zu lassen. Wir beschäftigen uns hier nur mit der Frage, ob es für das allgemeine Wohl besser ist, wenn die Eisenbahnen im Eigenthum von Privaten oder des Staates sich befinden. Wir glauben, mit den oben angeführten Argumenten das Letztere nachgewiesen zu haben. Ob auch der Betrieb in den Händen des Staats besser zum allgemeinen Vortheil gewahrt ist, muß erst noch untersucht werden. Uebrigens ist diese Frage für diejenige des Eigenthums nicht präjudicial, weil der Betrieb von Staatsbahnen ja auch an Privatunternehmer verpachtet werden kann.

Für uns bleibt hier noch die Frage zu untersuchen, ob es vortheilhaft ist, noch jetzt die alten Privatbahnen für den Staat zu acquiriren, nachdem die richtige Zeit versäumt worden ist, und nachdem wohl von keiner Seite mehr geleugnet werden wird, daß es für das öffentliche Wohl besser gewesen wäre, die Eisenbahnen von Anfang an von Staatswegen zu übernehmen, wie es in den süddeutschen Staaten und in Belgien geschehen ist, — oder ob der Staat von jetzt an nur die neuen Bahnen übernehmen soll, für welche sich ohnehin, außer mit Staatsgarantie, keine soliden Unternehmer mehr finden. Wir halten auch jetzt noch den Ankauf sämmtlicher Bahnen nicht bloß für möglich, sondern auch für vortheilhaft, und zwar aus folgendem Grunde. Wie ungünstig auch der Maßstab der Berechnung des Kaufschillings bei der Expropriation oder beim freien Kaufvertrag für den Staat ausfallen mag, so kann man doch annehmen, daß die Zinsen der als Kaufschilling hingebenen Obligationen von dem Reinertrag der Bahnen nach dem Maßstab ihrer gegenwärtigen Betriebsverhältnisse auch in Zukunft werden gedeckt werden. Dieser Maßstab oder Umfang der Betriebsverhältnisse wird aber in der Zukunft nicht derselbe bleiben, durch die Anlegung neuer Kreuzungslinien und in Folge des weiteren Ausbaues des Eisenbahnnetzes muß der Betrieb der alten Hauptbahnen durch die vermehrte Zufuhr von Passagieren und Gütern in der Zukunft an Umfang zunehmen. Der Staat, welcher die neuen Bahnen baut, und bei denselben vielleicht sogar Einbuße erleidet, hilft durch dieselben dagegen den Reinertrag der alten Privatbahnen ohne deren Zuthun erhöhen. Um den Betrag dieser Erhöhung gewinnt er in Zukunft einen Vortheil aus dem Besitz der Privatbahnen, auch wenn er sie zu einem sehr hohen Preise angekauft hat, und diesen Ueberschuß kann er dazu verwenden, um das Deficit der neuen Staatsbahnen zu decken. Dieser Umstand allein muß mit der Zeit den Staat überall zur Erwerbung der Eisenbahnen führen, denn in vielen Staaten ist es schon so weit gekommen, daß gar keine neuen Bahnen mehr ohne Staatsunterstützung unternommen

werden. Seit Kurzem haben die italienische, die ungarische und die österreichische Regierung diesen Weg betreten.

Dazu kommt aber noch ein mächtiges Argument, kraft dessen man sagen kann, daß der Staat auch im gegenwärtigen Zeitpunkt und nachdem so viel versäumt worden ist, noch immer mit Vortheil die Eisenbahnen übernimmt. Das ist die naturgemäße Vermehrung der Bevölkerung. Nach der letzten Volkszählung hat sich die Bevölkerung des deutschen Reiches innerhalb 4 Jahren um 4% vermehrt. Dies würde einer Verdoppelung der Bevölkerung innerhalb eines Jahrhunderts gleichkommen. Die Bevölkerung von Preußen hatte sich bis vor den letzten Gebietserweiterungen sogar in einem halben Jahrhundert verdoppelt. Nehmen wir auch an, daß in Zukunft die Bevölkerungszunahme in einem viel langsameren Maßstab vor sich gehen werde, so kann man doch mit Sicherheit annehmen, daß der sich vorzugsweise der Eisenbahnen bedienende Theil der Bevölkerung in hundert Jahren sich verdoppelt haben wird. Die Personen- und Güterfrequenz wird sich nach Analogie der bisherigen Erfahrungen aber noch viel früher verdoppelt haben. Die Aussichten der Verkehrseinnahmen sind also für die Zukunft aus dem einzigen Faktor der Bevölkerungsvermehrung für das Eisenbahnnetz noch ebenso groß, wie sie ursprünglich für die alten Bahnen waren. Nur ein längerer Zeitraum ist erforderlich, um dasselbe Resultat aus Neue zu erreichen oder mit andern Worten den Verkehrsumfang zu verdoppeln. Der Nachtheil des längeren Zeitverlaufs bis zur Erreichung dieses Zieles wird zum Theil dadurch ausgeglichen, daß mit denselben Verkehrsmitteln in der Zukunft mehr geleistet werden kann, mit andern Worten, daß der Verkehr einer Bevölkerung von 80 Millionen mit verhältnißmäßig geringeren Transportmitteln befriedigt werden kann, als der von gegenwärtig 40 Millionen. Wenn also bei der Eigenthumsübertragung in der Gegenwart der Kauffchilling der Billigkeit nach bemessen wird, d. h. nach dem bisherigen Durchschnittsertrag oder nach dem Börsencurs, so daß die Zinsen schon jetzt aus dem Reinertrag gedeckt werden können, so kann der Staat in Zukunft von einer solchen Transaktion keinesfalls Schaden haben. Er wird vielmehr den Vortheil genießen, daß die Reinerträgnisse nach und nach einen steigenden Betrag an den Ausfällen der neuen Bahnen decken, ja daß das Eisenbahnnetz mit der Zeit gar keine Zuschüsse aus andern Mitteln erfordert und zuletzt dem Staat, beziehungsweise dem Reich, sogar einen Ueberschuß liefert.