



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wirth, Max: Zur Reichseisenbahnfrage.

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

Zur Reichseisenbahnfrage.

Von Max Wirth.*)

Ein besonderer Vorzug des Staatsbahnsystems in Beziehung auf die Eigenthumsverhältnisse liegt darin, daß das Eisenbahnnetz rationeller ausgebaut werden kann, daß folglich entbehrliche Concurrnz vermieden und dadurch Nationalkapital erspart wird. Das herrschende System der Concessionirung verhütet zwar, daß Concurrnzbahnen dicht bei parallelstehenden angelegt werden können. Hingegen verhindert es nicht, daß Eisenbahnen gleicher Richtung in solcher Entfernung angelegt werden, daß sie immer noch in einem gewissen Grade concurrnzfähig bleiben. Der Nachtheil, welchen die längere Linie gegenüber der kürzeren wegen der höheren Fracht erleidet, pflegt dann durch Differentialtarife ausgeglichen zu werden, welche, wie wir weiter unten sehen werden, große Ungerechtigkeiten gegen die lokale Bevölkerung mit sich bringen. Wir wissen, daß die Concurrnz, d. h. die echte freie Concurrnz vieler Produzenten, wo solche möglich ist, allerdings eine bessere Bedienung des Publikums zur Folge hat. Dieß kann aber keineswegs von der Concurrnz der Eisenbahnen behauptet werden, welche der Natur der Sache nach in ihrem Wettbewerb auf höchstens zwei oder drei Linien beschränkt bleiben muß. Denn solche industrielle Wettkämpfe endigen, wie die ältere Erfahrung in Großbritannien gelehrt hat, doch stets zuletzt mit der Verabredung der Concurrnnten zum Nachtheil des Publikums. In manchen Fällen, wo die Anlegung einer zweiten Concurrnzbahn gar nicht durch die Bedürfnisse des Verkehrs geboten war, hat sie geradezu eine Kapitalvergeudung zur Folge, welche anderen rentableren Erwerbszweigen die Betriebsmittel schmälert. Auch aus diesem Grunde hat das Staatsbahnsystem einen großen Vorzug, weil der Staat sich mit den vorhandenen Linien begnügen kann, so lange sie für den bestehenden Verkehr ausreichen, weil er erst dann zur Anlage einer neuen Bahn in derselben zu schreiten braucht, bis die alte mit zwei Geleisen versehen und nach und nach vollkommen besetzt ist. Auch in der todten Last wird auf diese Weise gespart und dadurch eine bessere Ausnützung des Betriebsmaterials herbeigeführt. Diese ökonomische Zurathhaltung des Kapitals drückt auf den Zinsfuß und hat deshalb die Folge, daß die Betriebsmittel der anderen Industriezweige geschont werden, daß die Produktion stärker genährt wird, welche dann rückwirkend auch den Eisenbahnen einen reichlicheren Personen- und Güterverkehr zuführt.

*) Vgl. Grenzboten 1876, III. Quartal, S. 281. 352, IV. Quartal S. 499.
Grenzboten I. 1877. 13

Was den Eisenbahnbetrieb betrifft, so liegen die Vortheile des größeren Umfanges des Betriebs auf flacher Hand, dem System der Staatsbahnen gebührt also auch in dieser Beziehung der Vorzug, insofern sie ein größeres Netz umfassen, als jede der Privatbahnen, mit welchen sie verglichen werden können. Insofern ergibt sich auch ein Vortheil der Reichsbahnen vor den einzelnen Staatsbahnen. Wir sind nicht gewillt, alle die mannigfachen Uebelstände des gegenwärtigen Eisenbahnbetriebs im deutschen Reiche mit seinen ca. 70 selbständigen Verwaltungen und seinen 500 verschiedenen Tarifen aufs Neue bis in's Detail zu verfolgen oder zu wiederholen, was bereits in den preussischen Motiven oder in den Schriften von Maybach und Weizmann an Unzuträglichkeiten dieser vielköpfigen Verwaltungen nachgewiesen ist. Wir wollen nur einige Hauptpunkte hervorheben, in welchen der Reichsbetrieb den Vorzug verdient. 1) Das ganze Betriebsmaterial wird mehr nach übereinstimmenden Mustern fabrizirt, so daß wie bei den amerikanischen Nähmaschinen jeder Theil derselben Gattung von Wagen an jedem einzelnen Wagen verwendet werden und bei nöthigen Reparaturen ausgewechselt werden kann. Dadurch wird nicht nur Zeit gespart, sondern auch Kosten, weil Einzelreparaturen viel theurer sind, als wenn die Stücke im Großen fabrizirt und bloß ausgewechselt werden. Ferner wird eine bessere Ausnützung der Wagen bewirkt, weil dieselben nicht so lange zur Reparatur leer stehen. Zwar ist der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Anregung des preussischen Handelsministers bemüht, die im französischen Krieg gemachten Erfahrungen auszunutzen, da nämlich während desselben durch die Verschiedenheit des Materials häufige Verzögerungen eingetreten waren, so sucht man Normal-*schablonen* für das Untergestell der Güterwagen, sowie auch für die Personenwagen und Locomotiven zu vereinbaren. Allein bis alle diese Vereinbarungen zum Ziel geführt haben, pflegt eine so lange Zeit zu verstreichen, daß gerade dadurch der Vorzug des größeren Complexes erwiesen wird. Nicht bloß dadurch indessen, daß jede einzelne Schraube am ganzen deutschen Wagenpark auf jeden einzelnen Wagen paßt, würde das Reichseisenbahnsystem den Vorzug verdienen, sondern auch dadurch, daß gewisse technische Verbesserungen rascher und leichter eingeführt werden können. In neuester Zeit behaupten z. B. hervorragende englische Ingenieure, daß bei den Güterwagen sämmtlicher Eisenbahnen eine gewisse Verschwendung dadurch herrsche, daß dieselben bloß aus Rücksicht auf die schwerste Last gebaut werden, nämlich so, daß jeder einzelner Güterwagen die für sein Kaliber bestimmte schwerste Last soll tragen können. Die Folge davon ist, daß der größte Theil der Güterwagen, weil er weniger als die schwerste Beladung hat, nicht bloß überflüssigerweise zu schwer gebaut ist, mehr Holz und Metall enthält als nöthig ist und daher theurer zu stehen

kommt, sondern daß sie auch mehr todte Last, als absolut erforderlich ist, führen und dadurch den Kohlenverbrauch steigern. Es ließen sich daher an der Construction der Güterwagen zweierlei ökonomische Verbesserungen anbringen: erstens, indem man das Eisen durch Stahl ersetzt; wegen seiner größeren Zähigkeit und Dauerhaftigkeit genügt ein geringerer Gewichtstheil von Stahl für denselben Zweck, und es wird dadurch nicht bloß eine Ersparniß in den Herstellungskosten erzielt, sondern auch in den Betriebskosten durch die Verminderung der todten Last. Zweitens: wenn man mehrere Gattungen von Wagen für schwere und leichte Lasten baut, so können die Letzteren auch viel leichter im Holz construirt werden. Ein englischer Ingenieur glaubt dadurch eine Verminderung der todten Last um ungefähr 25% erzielen zu können. Eine kleine Eisenbahngesellschaft ist nun allerdings nicht so gut im Stande, eine solche Verbesserung zu adoptiren, weil sie keine zu große Auswahl von Güterwagen halten kann und fürchten muß, daß ihr zu oft welche leer stehen bleiben; der große Complex hingegen kann die Wagen der verschiedenen Kaliber viel besser nach den Bedürfnissen der einzelnen Gegenden vertheilen und dadurch sowohl in den Anschaffungs- wie in den Betriebskosten größere Ersparnisse erzielen.

Auch durch das bessere Zueinandergreifen der Züge und die bessere Ausnützung der Wagen muß beim Reichseisenbahnsystem die todte Last bedeutend vermindert werden. Es besteht allerdings jetzt schon der Brauch, daß die Wagen fremder Gesellschaften so viel als möglich wieder beladen an den Ursprungsort zurückgeschickt werden. Allein in Zeiten der Verkehrsstockung lassen die Eisenbahnverwaltungen natürlich lieber die fremden Wagen leer zurückgehen und benützen ihre eigenen. Durch dieses Leerlaufen werden aber sowohl die Wagen stärker als nöthig abgenützt, als auch mehr Brennmaterial als nöthig verbraucht. Maybach berechnet, daß z. B. von den Güterwagen auf den preußischen Eisenbahnen im Jahr 1874 nur $\frac{2}{3}$ beladen und $\frac{1}{3}$ unbeladen gefahren sind, und daß, wenn nur die Hälfte dieser Leerfahrten hätte vermieden werden können, eine Ersparniß von ungefähr 33 Millionen Mark hätte erzielt werden können.

Auch die Vereinfachung der Verwaltung namentlich des Transportdienstes würde bedeutende Ersparungen mit sich bringen, weil einestheils die Zahl der Instruktionen ermäßigt werden und bei der Güterversendung alle jene Umwege vermieden würden, welche jetzt nur durch Differentialtarife aufrecht erhalten werden. Wenn Güter kraft der Letzteren einen Umweg von 10 oder 20 Meilen machen können, so ist natürlich der auf diesem Umwege gemachte Mehrverbrauch an Kohlen und Betriebsmaterial hinausgeworfen. Dazu kommen noch die militärischen Rücksichten. In dieser Beziehung verdienen die nachfolgenden

Worte eines Fachmannes über die Erfahrungen im deutsch-französischen Kriege Beachtung: „In dem Kriege mußte die Verwaltung der Eisenbahnen, obendrein in Feindesland, von einem Beamtenheere geführt werden, wie es vielgestaltiger und bunter bis in die kleinsten Einzelheiten des Dienstes nicht gedacht werden kann und mit einem Betriebsmaterial, das in seinen Abweichungen hunderte von Verschiedenheiten aufwies und alle Augenblicke unbrauchbar wurde, weil nöthige Reparaturen nicht sofort beseitigt werden konnten, sondern erst Ersatzstücke aus der Heimath beschafft werden mußten. Die Schwierigkeiten, unter solchen Umständen eine einheitliche Verwaltung zu schaffen, die nicht nur den Ansprüchen unserer Kriegsleitung zu folgen vermochte, sondern auch die nothwendigsten Verkehrsbedürfnisse der ohnehin von dem Kriege hart betroffenen Bevölkerung berücksichtigte, sind aus der Ferne kaum zu bemessen. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei erwähnt, daß die in Weißenburg errichtete, später nach Straßburg verlegte Betriebscommission, deren Linien von Weißenburg nach Nancy, Basel, Dijon und Dôle reichten, ihren Personalbedarf von 42 verschiedenen Verwaltungen entlehnt hatte, von denen nur bei 8 darunter befindlichen Staatsbahnverwaltungen in Organisation und Dienst Uebereinstimmung bestand. Welches Vortheiles erfreute sich dagegen die einheitlich und auf den Krieg organisirte Telegraphie und Post. Es fehlte bei den Bahnen an Allem, was zur Einheit nöthig ist, mit Ausnahme der unermüdblichsten Dienstfreudigkeit und Pflichttreue — nicht eine Instruction war vorhanden, selbst Karten fehlten.“

Was den Tarif betrifft, so sind wir keine Anhänger des Wagenraum- und Collotarifs, weil derselbe nur einzelne Klassen auf Kosten des Ganzen begünstigt, und weil derselbe entweder zu einer allgemeinen Erhöhung des Tarifs nöthigt, oder zu einem Deficit im Ertrag führt. Wir gehören auch keineswegs zu denjenigen, welche sich von dem System der Reichsbahnen eine allgemeine Ermäßigung der Tariffätze versprechen. Allein wir erwarten davon eine Beseitigung der Härten der Differentialtarife, der Mißhandlung des Lokalverkehrs, weil das Gesamtnetz nicht genöthigt ist, die Concurrenz auf Tod und Leben zu führen, wie einzelne Gesellschaften. Es sollte in Zukunft die Anomalie nicht mehr vorkommen, daß ganze Eisenbahnwagen von Berlin nach Straßburg geringere Fracht zahlen als von Berlin nach Mainz. Gerade gegenwärtig hat man die beste Gelegenheit, im Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich zu studiren, zu welchen Auswüchsen die Differentialtarife führen. Es ist erst kürzlich in einer Denkschrift des industriellen Clubs zu Wien nachgewiesen worden, daß die Fracht von New-Castle in England nach Pest billiger zu stehen kommt, als von Aussig in Oesterreich nach Pest. Wie ich aus sicherer Quelle weiß, ist die chemische Fabrik in Aussig gegenwärtig genöthigt, Sen-

dungen, die nach Pest bestimmt sind, erst in's deutsche Reich auszuführen, um sie dort der nächsten Hauptstation für Pest zu übergeben. Ähnliche Anomalien kommen auch innerhalb des Landes vor. Eine Kiste von gleichem Gewicht, die auf der Südbahn von Triest nach Wien 12 fl. kostet, hat von Triest über Wien nach Paris nur fl. 7 zu zahlen!

Wir glauben hiermit genügende Gründe für die Vorzüge des Staatsbahnsystems aufgeführt zu haben, ohne uns in Einzelheiten einzulassen, welche nur den speciellen Fachmann interessiren können. Auch haben sich die Argumente, welche bis jetzt gegen das Staatsbahnsystem vorgebracht worden sind, als so schwach erwiesen, daß man erst wieder Gründe hören müßte, um sich zu neuen Erörterungen darüber veranlaßt zu sehen. Merkwürdigerweise sind gerade die zwei gewappnetsten Gegner der Reichsbahnen Anhänger des Staatsbahnsystems, nämlich Moriz Mohl und Freiherr von Barmbüler. Principiell ist aber eigentlich, nachdem man den Vorzug des Staatsbahnsystems anerkannt hat, nichts mehr gegen die Reichsbahnen vorzubringen, denn was für das Erstere, gilt nicht auch nicht bloß für die Letzteren, sondern das Reichsbahnsystem stellt ebenso gut eine höhere Ordnung her gegenüber dem der einzelnen Staaten, wie das Staatsbahnsystem gegenüber dem Privatbahnsystem. Jene beiden tüchtigsten Gegner des Reichseisenbahnsystems kämpfen eigentlich nur für die Erhaltung des Staatseisenbahnbesitzes in Württemberg, Baden, Baiern und Sachsen und zum Theil mit Gründen, welche eine aufmerksame Beachtung verdienen. Die Berechnung des eventuellen Kauffchillings, welcher für die deutschen Eisenbahnen vom Reich zu erlegen wäre und mit welcher Freiherr von Barmbüler vor dem Kauf abzuschrecken sucht, scheint uns freilich gar nicht begründet. Er verwendet Elemente zur Berechnung des Kauffchillings, welche nicht zum Reinertrag gehören. Wenn nämlich der Reinertrag als Basis dieser Berechnung angenommen wird, dann ist noch festzustellen, welche Periode zur Berechnung des Durchschnittes des Reinertrags gewählt werden soll, und welcher Maßstab für solche Bahnen gelten soll, die zu kurz errichtet sind, um schon eine solche Periode aufweisen zu können. Wir haben schon früher erwähnt, daß die letzten fünf Jahre des Betriebs, welche in dem preussischen Expropriationsgesetze festgesetzt sind, eine zu kurze Frist sind, um den Reinertrag richtig zu bemessen, weil diese fünf Jahre leicht in Perioden außerordentlichen Aufschwunges oder außerordentlichen Niederganges fallen können und dann das zur Basis genommene Reinerträgniß in dem einen Fall den Käufer, in dem andern Fall den Verkäufer benachtheiligen würde. Um sicher zu gehen, müßte eine so lange Periode dem Durchschnitt des Reinertrags zu Grunde gelegt werden, daß die Zeiten des Auf- und Niederganges sich ausgleichen. So weit die Erfahrungen

und geschichtlichen Aufzeichnungen über die Bewegung des Handels reichen, kann man aber zu einer einigermaßen sicheren Berechnung keine kürzeren als 20-jährige Perioden annehmen. Da nun mehr als die Hälfte der Eisenbahnen kürzeren Datums ist, so scheint uns überhaupt diese Durchschnittsberechnung des Reinertrags lange nicht so viel Garantien der richtigen Beurtheilung zu bieten, als der Durchschnitt des Börsenkurses. Der Marktpreis ist unserer Ansicht nach die sicherste Schätzung des wahren Werthes, wenn er in einem solchen Durchschnitt genommen wird, daß die durch die Tages speculation hervorgebrachten kleinen Schwankungen ausgeglichen werden. Denn bei der Herstellung des Börsenkurses wirken nicht bloß die competentesten Richter mit, sondern auch alle theilhaftigen Interessenten der beiden einander entgegengesetzten Richtungen. Das Interesse pflegt aber stets die schärfsten Augen zu haben und alle Elemente der Preisbildung mit dem größten Scharfsinn aufzuspüren und zu beurtheilen. Unter den Interessenten sind der Verkäufer und der Kaufliebhaber repräsentirt. Dieselben haben längst alle Verhältnisse der Eisenbahnen studirt; sie stützen sich bei ihrem Urtheil und ihrer Schätzung nicht bloß auf den Reinertrag, sondern auch auf die Art und Weise, wie für die Erhaltung und Erneuerung der Bahn gesorgt wird, welcher Punkt für den Käufer der wichtigere Faktor der Schätzung sein muß, während für den Verkäufer natürlich der Reinertrag maßgebend ist. Aus dem Durchschnittsergebniß der Schätzung dieser beiden Faktoren bildet sich der richtige Marktpreis. Deshalb ist der Börsenkurs nach einem angemessenen Durchschnitt derjenige Preis, welcher dem wahren Werthe am nächsten kommt. Der Reinertrag ist, abgesehen von dem schon oben angegebenen Bedenken, auch deshalb ein unsicherer Maßstab, weil die Sorge für die Erhaltung und Erneuerung der Bahnen nicht bei allen Verwaltungen dieselbe ist. Wir haben dies bereits oben an einem eclatanten Beispiele gesehen. Weit entfernt, die Frage von dieser Seite zu beleuchten, begnügt sich Freiherr v. Barmbüler nicht einmal mit dem Reinertrag, sondern zieht auch noch einen Theil der Erneuerungskosten als Elemente der Berechnung des Kaufschillings der Eisenbahnen herein. Offenbar ist dieses Verfahren aber nicht zulässig. Der Eigenthümer eines Gutes kann unmöglich den zur ordnungsmäßigen Erhaltung und Erneuerung desselben nothwendigen Aufwand mit als Faktor zur Berechnung des Kaufschillings verwenden. Sollte es überhaupt geschehen, so kann derselbe nur als Element zur Beurtheilung des Reinertrags dienen, insofern nämlich, als dieselbe Höhe des Reinertrages bei zwei Bahnen in Wirklichkeit einen ganz verschiedenen Werth repräsentiren kann, je nachdem die Eine ihren Erneuerungsfonds gut, die Andere schlecht versorgt hat. Zum Reinertrag können diese Ausgaben nicht gezählt werden. Ueberhaupt kann als Reinertrag, wie er zur Basis der Werthschätzung einer Eisenbahn dienen soll, nur derjenige

Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben anerkannt werden, welcher als Zins und Dividende an die Eigenthümer vertheilt wird. Dadurch fällt aber das ganze Gebäude der Argumentation, welches v. Barmbüler aufgeführt hat, um zu beweisen, daß das Reich einen Kauffchilling von 10 Millionen Mark zahlen müßte, d. h. eine Summe, deren Verzinsung durch den gegenwärtigen Reinertrag nicht gedeckt sein würde, so daß das Reich genöthigt wäre, noch aus Staatsmitteln darauf zu zahlen. Wie auch die Schätzung des Werthes und die Art der Eigenthumsübertragung vorkommenden Falls eingerichtet werden möchte, so viel glauben wir fast wie ein Axiom hinstellen zu dürfen, daß das Reich als Kauffchilling in Gestalt von Reichseisenbahn-Obligationen nicht mehr zu zahlen genöthigt sein kann, als es mit dem gegenwärtigen Reinertrag zu verzinsen vermag.

Die Werthschätzung der Eisenbahnen ist nur in dem Falle schwierig, wo eine Bahn erst so kurze Zeit dem Betrieb übergeben ist, daß der Reinertrag noch nicht seine normale Grenze erreicht haben kann und der Börsenkurs der Aktien unter dem verhältnißmäßigen Antheil am Baukapital steht. Um für solche Fälle zu sorgen, könnte man sich vielleicht damit helfen, daß unter gewissen Voraussetzungen dem Verkäufer die Wahl gelassen wird, ob er den Betrag des Börsenkurses oder des Baukapitals als Kauffchilling zu beziehen wünscht. Wir müssen uns auf diese Andeutung beschränken, da ein näheres Eingehen auf diese Frage zu weit abführen würde.

Ein noch weniger stichhaltiger Einwand Barmbülers betrifft die eventuelle künftige Rentabilität der Reichsbahnen. Derselbe schließt aus dem Umstande, daß die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen die höchsten Betriebsausgaben und den geringsten Reinertrag haben, daß auch künftig die deutschen Eisenbahnen in Händen des Reiches einen sehr schlechten Ertrag ergeben und die Finanzen des Reichs ruiniren würden, während gegenwärtig gerade die Eisenbahnfinanzen der süddeutschen Staaten nichts zu wünschen übrig lassen. Herr v. Barmbüler unterläßt aber dabei zu bemerken, daß die großen Kosten und der schlechte Reinertrag der Eisenbahnen des Reichslandes von zwei Ursachen herrührt, welche bei dem Gesamtnetz der Eisenbahnen wegfallen würden. Die erste Ursache ist die, daß man aus politischen Gründen auf den elsass-lothringischen Eisenbahnen ungewöhnliche Erleichterungen bewilligt hat, welche den Grundlagen des rationellen Betriebes zuwiderliegen. Die zweite Ursache war die Einführung des Collo- und Wagenraumtarifs. Seit diesem Experiment hat sich auch die Reichsregierung überzeugen können, daß man bei der Eisenbahn-Tarifirung die Classification der Waaren nach dem Werthe nicht entbehren kann, weil ohne dieselbe, wenn die Waaren nach einer Schablone tarifirt werden, zweierlei Fälle sich denken lassen. Will die Verwaltung einen solchen

Frachtertrag beziehen, daß sie keinen Schaden hat, so muß sie den Tariffatz so hoch stellen, daß die geringerwerthigen Waaren des allgemeinen Verbrauchs bedeutend höher als gegenwärtig taxirt werden. Will die Verwaltung dies aber nicht, dann erhält sie einen großen Ausfall, welcher aus anderen Mitteln gedeckt werden muß. Die Reichsregierung würde sich also wohl hüten, den Collo- und Wagenraumtarif auf sämtlichen Bahnen einzuführen. Es ist vielmehr anzunehmen, daß sie dieses System auch auf den Bahnen im Reichsland wieder aufheben wird, sobald man sich einmal über die Grundsätze der künftigen einheitlichen Tarifeinrichtung geeinigt haben wird, wozu die Beschlüsse der Tarif-Enquête-Conferenz als ganz brauchbares Material dienen können.

Gewichtiger ist der Einwand von Moriz Wohl, welcher auf die Thatsache hinweist, daß die preußischen Staatsbahnen bis jetzt einen geringeren Ertrag abgeworfen haben, wie die Privatbahnen und die Staatsbahnen Süddeutschlands. Da die künftigen Reichsbahnen, wie es in der Natur der Dinge liegt, dieselbe Verwaltung wie die preußischen Staatsbahnen erhalten würden, so würde das deutsche Eisenbahnnetz in Zukunft daher einen geringeren Ertrag abwerfen als bisher. Die Mittelstaaten würden daher nicht bloß der Gefahr ausgesetzt werden, daß die Ueberschüsse ihrer gut rentirenden Bahnen dazu verwendet würden, die ärmeren Gegenden Norddeutschlands mit Eisenbahnen auszustatten, sondern daß sie nach ihrem Antheil an den Reichsfinanzen auch noch dazu beitragen müßten, den etwaigen Ausfall der Reichsbahnen zu decken. Dieser Einwand verdient in der That Berücksichtigung, obgleich dabei auch der Grundsatz beachtet werden muß, daß der Vortheil, einem großen, mächtigen, geachteten und gefürchteten Staatsorganismus anzugehören, auch natürlich gewisse Pflichten im Gefolge haben muß. Die genannten Eventualitäten werden jedenfalls einen Gegenstand der Unterhandlung bilden müssen, sobald mit dem Uebergang der Eisenbahnen an das Reich Ernst gemacht werden sollte. Dann wird ja das erste Bedenken schon durch die angemessene Festsetzung des Kaufschillings beseitigt werden können. Die zweite Besorgniß ließe sich etwa durch eine Art Garantie bannen, welche doch bloß nominell sein würde, denn es ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß die Eisenbahnen in Zukunft einen höheren und nicht einen geringeren Ertrag abwerfen werden. Es darf nämlich nicht vergessen werden, daß die Ursache der geringeren Rentabilität der preußischen Staatsbahnen nicht in einem Fehler der Verwaltung liegt, sondern in dem Umstande, daß Preußen erst in einer Periode zu der Errichtung, beziehungsweise Erwerbung von Staatsbahnen kam, als Privatbahnen erster Klasse bereits das Fett abgeschöpft hatten. Die guten Bahnen werden daher auch in den Händen der preußischen oder der Reichsverwaltung ebenso gut als bis jetzt rentiren, wahrscheinlich aber aus den bereits angeführten Gründen noch besser.

Wir halten es aber nicht einmal für erforderlich oder wünschenswerth, die Mittelstaaten zur Uebergabe ihrer Staatsbahnen an das Reich zu zwingen; denn da dieselben an sich schon große Complexe umfassen und gut verwaltet sind, so können mit ihnen dieselben ökonomischen und militärischen Zwecke auch durch eine angemessene Reichsaufsicht und Einfügung in das Reichsnetz erzielt werden. Mit der Zeit werden es die Mittelstaaten vielleicht in ihrem eigenen Interesse finden, freiwillig auf diese selbständige Verwaltung zu verzichten, indem sie nacheinander den Betrieb und das Eigenthum an das Reich abtreten, wenn es sich zeigen sollte, daß dieses mit seinem größern Complex doch im Stande ist, den Betrieb billiger zu führen, so daß die Obligationen des Kauffchillings eine bessere Rente abwerfen würden, als der wirkliche Reinertrag ihrer Staatsbahnen in eigener Verwaltung. Vorläufig genügt es also vollständig, wenn das Reich nur die preußischen Staatsbahnen und die deutschen Privatbahnen erwirbt.

Es bleibt nun noch zu untersuchen, ob diese Maßregel auf dem Wege freien Kaufvertrages oder auf dem der Expropriation erfolgen soll. Man darf sich keinen Illusionen darüber hingeben, daß der Weg des freien Kaufvertrages alle Leidenschaften der Börsenspekulanten entfesseln würde, die bekanntlich in der Wahl ihrer Mittel nicht verlegen sind. Man muß sich nur erinnern, wie es bei der Gründung der meisten Privatbahnen zugegangen ist. Es ist ein offenes Geheimniß, daß schon bei der Erwerbung der Concession bei den meisten Eisenbahnen in allen Ländern gewisse Geschäfte gemacht zu werden pflegten, welche eigentlich gesetz- und pflichtwidrig sind, aber mit dem Schleier milder Nachsicht bedeckt werden. Fast überall erhielten nämlich einflußreiche Personen für die Ausmittlung der Concession Werthgeschenke, zum größten Theil von sehr hohen Beträgen. Man nennt heute noch in manchen Ländern die Summen und deutet mit den Fingern auf die Personen, welche plötzlich aus nicht offenen Gründen reich geworden sind. Dies ist auch noch einer der Gründe gegen das Privatbahnsystem, welche wir oben nicht mit angeführt haben. Nun sind wir freilich von der Characterfestigkeit der oberen Reichsbehörden zu vollkommen überzeugt, um glauben zu können, daß sie irgend einem eigenmüthigen Einfluß zugänglich sein konnten, allein die Werkzeuge, mit denen sie zu thun haben, die Experten, die Umgebung werden nicht alle aus Heiligen bestehen, und es wird da ohne Zweifel ein gewisser Spielraum zur Corruption von Staatswegen eröffnet. Nun kommen dazu alle die künstlichen Mittel, welche die Interessenten der Bahnen in Begegnung setzen werden, um den Werth höher erscheinen zu lassen, als er ist. Soll der Börsenkurs zur Basis gelegt werden, dann wird man im Augenblick, wo der Entschluß feststeht, die Course der Aktien mit allen künstlichen Mitteln zu steigern suchen. Wird der Reiner-

Grenzboten I. 1877. 14

ertrag zu Grund gelegt, so wird man diesen so hoch als möglich zu berechnen suchen. Zu diesem Zweck wird man an den Verwaltungs- und an den Erneuerungskosten so viel als möglich zu sparen suchen, man wird alle irgend entbehrlich Angestellten entlassen und die Schienen, Schwellen, Wagen und Locomotiven so wenig als möglich erneuern, sondern bis auf's Neueste ausnützen. Dadurch würde aber nicht bloß der Käufer über den wahren Werth der Eisenbahnen getäuscht, sondern auch die Sicherheit und das Leben des Publikums in einer Art gefährdet, welche nicht verantwortet werden könnte. Wenn sich die Reichsbehörden durch alle diese Machinationen auch über den wahren Werth der Bahnen nicht täuschen ließen, so könnten sie das Unglück doch nicht wieder gut machen, welches durch Eisenbahnunfälle hervorgerufen würde, die durch eine solche Verlotterung des Materials verursacht würden.

Wir müssen uns schon aus diesen Gründen allein für den Weg der Expropriation erklären. Demselben steht in Preußen allerdings das oben erwähnte Gesetz im Wege, weil dasselbe einen zu schwankenden und unbilligen Maßstab der Entschädigung festgesetzt hat. Denn bei einer Expropriation im gegenwärtigen Augenblick würden die guten Bahnen einen unbillig hohen monopolistischen Entschädigungspreis erhalten, während die schlechten zu sehr verkürzt würden. Man wird in dieser Beziehung eben abwarten müssen, bis eine solche 5-jährige Betriebsperiode verflossen ist, in der keine solche abnorm hohen Betriebsergebnisse vorkommen, wie in den Jahren 1870—72. Wartet man z. B. bis zu dem Augenblick, wo die Betriebsergebnisse des Jahres 1877 vorliegen, so wird der 5-jährige Durchschnitt wahrscheinlich eine bedeutend geringere Summe darstellen. Vielleicht kann der Reichsregierung auch eine alternative Befugniß ertheilt werden, so daß sie zuerst den Weg des freien Kaufvertrages versuchen und zuletzt den der Expropriation beschreiten kann, wenn Ersterer kein Resultat gehabt hat. Die Fehler der früheren preussischen Eisenbahnpolitik treten eben überall hindernd in den Weg. Dies ist aber kein Grund, dieselben in Ewigkeit fort zu ertragen, sondern vielmehr ein Motiv, denselben so bald als möglich ein Ziel zu setzen, wenn es auch nicht ohne Opfer abgeht.

Altgriechische Freimaurerei.

Die Ueberschrift ist cum grano salis zu nehmen. Gemeint sind die Mysterien der althellenischen Welt und die Geheimbünde, die jene Bräuche und Lehren neben der allgemeinen Volksreligion fortpflanzten. Nicht gemeint ist