



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Eisenbahnstudien. I.

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

Eisenbahnstudien.

I.

Das große Interesse, welches alle Gebildeten in den letzten Monaten an der Weiterentwicklung, beziehentlich theilweisen Umbildung des deutschen Eisenbahnwesens genommen und bethätigt haben, besonders aber die außerordentliche Regsamkeit, die in Eisenbahnsachkreisen zur Durchführung heilsamer Reformen herrscht, läßt es gerechtfertigt erscheinen, auch in diesen Blättern, die ja stets allen die Nation bewegenden Fragen Raum gewähren, über Eisenbahnfragen Betrachtungen anzustellen.

Es ist leider Thatsache, daß in der großen Masse der Gebildeten, ja selbst in volkwirtschaftlich geschulten Kreisen der höheren Gesellschaft wichtigen Eisenbahnfragen, die in das gesammte wirtschaftliche Leben der Nation tief eingreifen, trotz des großen Interesses verhältnißmäßig wenig Verständniß, geschweige denn Sympathie entgegengebracht wird. Und noch weit mehr ist der Umstand zu beklagen, daß beinahe die ganze deutsche Presse bei allen Fragen, wo scheinbar die Interessen des Publikums mit denen der Eisenbahnen collidiren, vorurtheilsvoll gegen letztere Partei ergreift. Es sind dadurch vielfach Zustände geschaffen worden, die dringender Abhilfe bedürfen, und gerade durch den vermeintlichen Schutz, der den Interessen der Gesammtheit zu Theil wurde, sind diese zu Gunsten der Bequemlichkeit Weniger oft schwer geschädigt worden.

In den folgenden Ausführungen soll versucht werden, diese Behauptungen des Nähern zu erhärten, und wenn es dadurch gelingt, manche herrschenden Vorurtheile zu beseitigen und zu eingehenderem Studium der einschlagenden Verhältnisse anzuregen, so sind die Zwecke dieser Zeilen erfüllt. Zu näherem Studium bietet sich reichlich Gelegenheit in den statistischen Veröffentlichungen des Königlich preussischen Handelsministeriums über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen u., in verschiedenen Aufsätzen in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, besonders in dem laufenden und dem Jahrgange 1876, und in einer ganzen Reihe ebendasselbst genannter und besprochener Werke.

Es hat sich in Deutschland mehr und mehr die sehr richtige und gesunde Anschauung zu einem jetzt unumstößlichen Grundsatz durchgebildet, daß die Eisenbahnen öffentliche, zum gemeinen Wohl vorhandene Verkehrsinstitute seien, die von diesem Gesichtspunkte aus verwaltet werden müßten ohne allzugroße oder gar ausschließliche Rücksichtnahme auf den kaufmännischen Effect derselben. Diesem heilsamen Grundsatz steht aber häufig die Eisenbahngesetzgebung, noch mehr aber die Praxis der beim Eisenbahnbau und -betrieb mitredenden Verwaltungsbehörden der Provinzen, Regierungsbezirke u. und am allermeisten die allgemeine Volksanschauung gegenüber, daß jede Eisenbahn verpflichtet sei allen sogenannten berechtigten Ansprüchen der Adjacenten resp. des reisenden Publikums zu genügen, koste es was es wolle. Diese letzte Anschauung, die Verwaltungspraxis und die Gesetzgebung stammen entweder noch aus jener Zeit, wo die Eisenbahnen nichts weiter waren und nichts weiter sein wollten und sollten als kaufmännische Unternehmungen; oder sie sind wenigstens noch vielfach durch diesen jetzt veralteten Gesichtspunkt beeinflusst gewesen, zum großen Schaden nicht nur der Eisenbahnen, sondern des ganzen Volkes, denn die Interessen beider sind in mehr wie einer Hinsicht dieselben.

Ein zum allgemeinen Wohl errichtetes Verkehrsinstitut muß in seiner ersten Anlage und seiner eventuellen spätern Ausdehnung und Weiterentwicklung sowohl als auch in seinem Betriebe derart beschaffen sein, daß der finanzielle Erfolg desselben mindestens einer landesüblichen Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals entspricht. Wird dieser Erfolg nicht erzielt, so ist der ganze Werth der betreffenden Verkehrseinrichtung mindestens ein zweifelhafter. Es mag zwar Fälle geben, wo durch den erhöhten Wohlstand, durch regere Handels- und Fabrikthätigkeit der finanzielle Erfolg einer derartigen Verkehrseinrichtung für die Gesamtheit auf indirektem Wege erzielt wird, aber im Allgemeinen dürfte doch wohl daran festzuhalten sein, daß jedes Verkehrsinstitut, ja sogar jede Verkehrsgattung für sich allein genommen auch finanziell für sich allein bestehen kann, d. h. daß nicht allein die Verwaltungskosten aus den Einnahmen gedeckt werden, sondern auch noch Anlage- und Betriebskapitalien eine ausreichende Verzinsung erfahren.

Mit demselben Rechte, mit dem dieser Grundsatz bei der Post- und Telegraphenverwaltung — bei ersterer allerdings nicht im vollsten Maße, wie ich noch weiter unten zeigen werde — zur Geltung gekommen ist, muß er auch bei den Eisenbahnen Anwendung finden, und er hätte sicherlich bereits Anwendung gefunden, wenn sämmtliche Eisenbahnen Staats- oder noch besser Reichseigenthum wären.

Nicht nur der vermeintliche, sondern ebenso der wirkliche Vortheil Einzelner muß sich dem der Gesamtheit unterordnen, und es gilt dies nirgends

so sehr als beim Bau und dem Betriebe der Eisenbahnen, mögen diese nun Reichs-, Staats- oder Privatbahnen sein.

Wenn bei Privatbahnen zum alleinigen Vortheile der Aktionäre durch schlechten Bau und übermäßig geizenden Betrieb, durch hohe Personen- und Gütertariffsätze die Allgemeinheit ebenso sehr wie die anliegenden Ortschaften geschädigt werden, so ist das wirthschaftlich nicht mehr und nicht weniger verderblich, als wenn andererseits zum alleinigen Vortheil der durch die Bahn berührten Ortschaften die kostspieligsten Bauausführungen von den Bahnen verlangt werden, wenn zur Bequemlichkeit des Publikums zahlreiche elegante Wartesalons und Restaurationen errichtet werden, vermöge welcher die Anlagekosten derart in die Höhe geschraubt werden, daß eine angemessene Verzinsung derselben ohne hohe Tarife gar nicht mehr möglich ist.

Dem ersteren Uebelstand gegenüber schaffen Gesetz und Verwaltung Abhilfe. Die staatliche Aufsicht und die gegenseitige Konkurrenz sind derart, daß es heutzutage unmöglich geworden ist, die Gesamtheit lediglich im Interesse der Aktionäre auszubeuten. Umgekehrt aber kommt es noch tagtäglich vor, daß besonders bei Privatbahnen, aber auch bei Staatsbahnen im alleinigen Interesse einzelner Gemeinden u. den Eisenbahnen bei Bau und Betrieb Lasten auferlegt werden, welche die Anlagekosten und dadurch die Tarife erhöhen, also die Interessen der Allgemeinheit empfindlich schädigen.

Sa es kommt sogar vor, daß von Privatbahnen bei Neubauten kostspielige, wenn vielleicht auch im Allgemeinen zweckmäßige Neuerungen von der staatlichen Aufsichtsbehörde verlangt und vorgeschrieben werden, die sich die Staatsbahnen einzuführen scheuen, weil sie eine Verzinsung der Baukosten unmöglich oder doch fraglich machen würden. So ist bei verschiedenen neuen Privateisenbahnbauten eine größere Gleisentfernung verlangt worden, als sie bei der großen Staatseisenbahnlinie Berlin-Metz zur Ausführung kommt. Entweder war also jene größere Gleisentfernung notwendig — was um so weniger zutreffend ist, als alle älteren Eisenbahnen eine geringere Gleisentfernung haben und wohl immer behalten werden —, und dann hätte sie in allererster Linie bei den Neubauten der Staatsbahnen eingeführt werden müssen, oder sie war, wenn vielleicht auch zweckmäßig, unnöthig, und dann lag kein zwingender Grund vor, sie den Privatbahnen aufzunöthigen und dadurch deren Anlagekapitalien unverhältnißmäßig zu vergrößern. Wenn ein Privater Verschwendung treibt, um im günstigsten Falle Einzelnen dadurch Vortheil zu gewähren, mögen dies nun Personen, Gemeinden oder ganze Kreise sein, so ist der Nutzen für die Nation mehr als fraglich. Bei jeder Ausgabe, insbesondere aber bei Ausgaben für Verkehrswege, die dem allgemeinen Wohle dienen sollen, muß in erster Linie deren Zweckmäßigkeit im allgemeinen volkwirthschaftlichen In-

teresse erwogen werden. Läßt sich die Ausgabe nach dieser Richtung hin nicht rechtfertigen, so ist sie unberechtigt, mag sie sonst einer einzelnen Gegend noch so viele Vortheile gewähren. Vor Allem aber hüte man sich bei Eisenbahnanlagen vor dem Luxus; dieser ist nirgends weniger am Platze als hier, mag er einer einzelnen Stadt und deren Einwohnern im Uebrigen noch so werthvoll sein. Bei sehr vielen derjenigen deutschen Bahnen, die entweder gar keine oder nur eine durch Staatszuschuß künstlich gebildete Rente abwerfen, hätten sich beim Baukapital ganz erhebliche Summen sparen lassen, wenn man nicht dazu gezwungen worden wäre, allen Wünschen der durch den Bau betroffenen gerecht zu werden, und ganz allgemein könnte heute auf allen Bahnen zum allgemeinen Vortheil billiger gefahren werden, wenn die oben entwickelten Gesichtspunkte schon früher von der Gesetzgebung Berücksichtigung gefunden hätten.

Verfolgen wir den Bau einer Eisenbahn und das dabei seitens der Verwaltungsbehörden, die mit der landespolizeilichen Prüfung der Projekte betraut sind, eingeschlagene Verfahren.

Verfährt man streng nach dem Buchstaben des Gesetzes, so wird die Eisenbahnanlage als ein Etwas betrachtet, welches lediglich die bestehenden Verhältnisse stört und daher verpflichtet ist, diese alten Verhältnisse entweder einfach unberührt zu lassen oder, wo dies schlechterdings nicht möglich ist, für das bisher Bestandene vollen Ersatz in den Veränderungen zu leisten. Allerdings steht der Eisenbahn das sehr erhebliche Expropriationsrecht zur Seite, aber so werthvoll und unentbehrlich auch dieses Recht ist, so wird doch gerade auch beim Grunderwerb viel gesündigt, wie wir auch weiter unten sehen werden. Dieses Expropriationsrecht ist aber auch das Einzige, was die Eisenbahnen den Einzelnen gegenüber besitzen, in jeder andern Hinsicht kennt die Gesetzgebung nur eine Schädigung der Einzelnen durch die Bahn, nirgends aber die viel häufigere Schädigung der Bahn und dadurch der Allgemeinheit durch den Einzelnen.

Schon beim Projektiren einer Bahn, besonders in Gegenden, wo bisher noch keine bestanden, ist der betreffende Ingenieur bei allen den Fragen, die sich auf Wegeanlagen, Unter- und Ueberbrückungen u. dergl. m. beziehen, beinahe ausschließlich auf die Angaben der Ortsingefessenen angewiesen, die natürlich in ihrem Interesse womöglich überall Anlagen in Vorschlag bringen werden, die die bestehenden Verhältnisse wesentlich verbessern. Wenn nun auch im ersten Projekt nicht allen diesen Vorschlägen Rechnung getragen wird, so hat doch wieder bei der landespolizeilichen Prüfung seitens der Verwaltungsbehörden der mit zu Rathe gezogene Ortsangehörige so viele Mittel, seine Vorschläge zur Geltung zu bringen, daß in der Regel nach ihnen entschieden

wird. Ist er doch der Einzige, der wirkliche ausreichende Lokalkenntniß besitzt, um alle Einwendungen der Bahnbeamten erfolgreich zu bekämpfen, und in der Regel treten ihm hier die Lokal-Verwaltungsbeamten zur Seite, weil auch sie möglichst vielen Nutzen für ihren Kreis u. aus der neuen Eisenbahnanlage ziehen wollen. Sollte sich die Eisenbahn hierbei nicht beruhigen und sich an die Ministerialinstanz wenden oder eventuell den Rechtsweg, soweit ein solcher überhaupt zulässig ist, einschlagen, so ist auch in diesem Verfahren der Lokalkundige Ortsvorsteher oder ein aus der Gegend genommener Experte mit seinem für die in Vorschlag gebrachten Bauten abgegebenen Urtheil gegen die Bahn, und es hilft letzterer nichts, sie muß diese Bauten ausführen, koste es was es wolle. Was für immense Summen auf diese Weise vergeudet werden, wird jeder Eisenbahnbaumeister bezeugen können, der Gelegenheit hatte, eine selbst gebaute Bahn noch Jahre hindurch zu beobachten und dabei zu bemerken, was für schöne kostspielige Wegebrücken u. ausgeführt worden sind, weil durch diese täglich etwa 20 Menschen 3 Minuten früher ins Comptoir oder manchmal auch nur zum Frühschoppen kommen können, als durch die nächst gelegene, und weil im günstigsten Falle jährlich zweimal zur Heurntezeit einige Fuhrn durch dieselbe fahren, die gleichfalls ihr Ziel mit wenigen Minuten Umweg durch eine andere Brücke hätten erreichen können.

Während in derartigen Fällen thatsächlich lediglich im Interesse Einzelner Tausende vergeudet werden, ohne daß Andere oder die Gemeinde an sich Vortheile davon haben, kommt es noch häufiger vor, daß die Ortschaften mit Ausnahme einiger Weniger ihrer Eingefessenen durch die neuen Eisenbahnanlagen wirkliche sehr erhebliche und materiell greifbare Vortheile erreichen. Es gilt das ganz besonders von Eisenbahnen in Flußthälern, wobei durch den Neubau ausgedehnte Ländereien und Dorfschaften vor den verheerenden Einwirkungen der Hochwasser, denen sie bisher ausgesetzt waren, dauernd geschützt werden, während andererseits wenige Gebäude und Grundstücke diesen Fluthen für die Folge muthmaßlich stärker ausgesetzt sein werden wie bisher. In solchen Fällen verlangen die Betroffenen vollen Schadenersatz, und zwar mit Recht, aber den großen Nutzen, der in der Regel nur durch sehr theure Bauausführungen für die ganze übrige Gegend erreicht wird, nimmt die Bevölkerung derselben als etwas Selbstverständliches, womöglich ohne Dank, bereitwilligst an, ohne dafür auch nur einen Pfennig zu bezahlen. Ebenso werden sehr häufig die ganz unhaltbaren Wegeverhältnisse einzelner Ortschaften mit großen Kosten durch die Bahn wesentlich verbessert; es müssen alte Holzhäuser mit Stroh- und Schindeldächern, welche schon bisher eine permanente Feuergefahr für den ganzen Ort in sich bargen, nun plötzlich abgebrochen oder massiv verblendet und ebenso eingedeckt werden. Alle diese durch die Bahnanlagen der

Gemeinde erwachsenden Vortheile werden in keiner Weise vergütet. Dazu kommen auch die materiell weniger greifbaren, aber nicht weniger wichtigen Vortheile, die jede Gegend durch die Anlage einer Eisenbahn an sich stets hat.

Es ist nun schwer zu sagen, wie diesen Uebelständen abgeholfen werden soll; im Wege der einfachen Verwaltungspraxis geht dies durchaus nicht, sondern die Gesetzgebung muß hier helfen. Es muß der Grundsatz festgestellt werden, daß bei Anlagen des öffentlichen gemeinen Wohles, zu denen in erster Linie die Eisenbahnen gehören, die dadurch hervorgerufenen Nachtheile für einzelne Personen oder Gemeinden gegen die gleichzeitig eintretenden Vortheile abzuwägen sind und daß hiernach unter voller Schadloshaltung des Einzelnen die Gemeinden, eventuell auch wohl die Kreise als solche zu den betreffenden Anlagen beizusteuern haben, wenn die Vortheile die Nachtheile überwiegen. Wie die Gemeinden dann die darnach auf sie fallenden Lasten unter ihren Bürgern vertheilen, könnte ihnen füglich überlassen bleiben, da dies wohl in jedem einzelnen Falle von den Lokalverhältnissen abhängt. Dieser Grundsatz mag paradox erscheinen, aber wenn man ihn näher betrachtet, so wird er sich sicherlich der Beachtung empfehlen. Indirekt haben ja schon in vielen Fällen die Gemeinden zu Lokalbahnen mehr oder minder erhebliche Zuschüsse geleistet, theils indem sie innerhalb ihrer Gemarkungen freien Grunderwerb garantirten, theils indem sie einen Theil der vom Staate geleisteten Zinsgarantie übernahmen. Aber diese Zuschüsse hingen immer in erster Linie von dem guten Willen der betreffenden Gemeinde ab. Außerdem tritt hier aber noch ein anderer Umstand hinzu. So werthvoll auch der freie Grunderwerb ist, so kann er andererseits auch verderblich wirken, indem natürlich die Gemeinde hauptsächlich ihr Eigenthum, womöglich Nedland herzugeben sucht, und dadurch sind denn auch thatsächlich im Lothringischen, zur französischen Zeit, vielfach unnötiger Weise gekrümmte Eisenbahnen entstanden, indem die Bahngesellschaft, von dem Prinzipie ausgehend: „Eine Liebe ist der andern werth“, ihre Linie nach Möglichkeit dem zur Verfügung gestellten Terrain anzupassen suchte. Ferner aber wird durch die Hergabe des Terrains dem Unfuge unnötiger Wegebrückenanlagen und unzuweckmäßiger Wegeübergänge u. nicht wirksam genug abgeholfen. Wenn aber für jedes Bauwerk abgewogen wird, welchen reellen Vortheil es der Gemeinde bringt oder welchen Nachtheil dessen Wegfall im Gefolge hat und dementsprechend Beiträge zu den Herstellungskosten oder Entschädigung für irgend welche Wegeunterdrückung festgestellt werden, so hat die Gemeinde selbst ein sehr großes Interesse an der Vermeidung aller nicht absolut nothwendigen Bauten, die Bahnen können in Folge dessen billiger gebaut werden, und billige Bahnen können auch billiger fahren als theure. Besonders auf dem flachen Lande bei gewöhnlichen Feld- und Kulturwegen

und in großen Städten könnten bei der Annahme obigen Prinzips Tausende und aber Tausende gespart werden. Wenn z. B. eine Bahn einer sich mächtig entwickelnden Großstadt durch Vorland und Vorstädte sich nähert, um in das Innere einzudringen, so ist das Interesse der Stadt an der Anlage möglichst vieler Wegebrücken, um die Entwicklung der Stadt nicht zu hemmen, zu groß, als daß nicht auf der Anlage dieser Brücken bestanden werden sollte. Auch die Bahn hat ein sehr großes Interesse daran, in das Innere der Stadt einzudringen, aber wenn schließlich alle die Bauten — die doch in erster Linie im Interesse der Stadtgemeinde ausgeführt werden müßten — um ins Innere einzudringen, so kostspielig werden, daß die Rentabilität des Unternehmens in Frage gezogen werden muß, so wird man schließlich zum Schaden der Stadt auf das Eindringen in diese verzichten. Erklärt sich aber die Stadtgemeinde auch nur zu einem verhältnißmäßig geringen Beitrag bereit, resp. würde sie hierzu verpflichtet, so wird ein für beide Theile ersprießliches und nutzbringendes Abkommen erreicht werden können.

Man wende diesen Ausführungen gegenüber nicht ein, daß bei der Durchführung solcher Grundsätze keine Gemeinde mehr von einer Eisenbahn beglückt sein möchte, denn gerade so gut wie jetzt freier Grunderwerb in Aussicht gestellt wird, wie heutzutage Städte Kasernen und Exerzirplätze für Garnisonen, Gebäude für Seminare, Lokale für Gerichte und dergl. mehr zur Verfügung stellen, so werden sie auch ferner Beiträge in baarem Gelde für Eisenbahnen leisten, wenn sie nur unter dieser Bedingung solche erhalten können, und die Allgemeinheit wird sich dabei wohl befinden und gut und billig fahren.

Besonders für den so dringend nothwendigen Bau von Sekundärbahnen ist diese Beitragspflicht der beteiligten Gemeinden eine Lebensfrage, denn wenn, selbst unter Berücksichtigung des sekundären Charakters der Bahnen, nach ähnlichen Grundsätzen beim Eisenbahnbau verfahren wird, wie bis jetzt bei den Hauptbahnen, so ist an die Herstellung solcher Lokalbahnen überhaupt nicht zu denken, weil eine Verzinsung des Anlagekapitals ganz unmöglich ist.

Es ist in letzterer Zeit von verschiedenen Eisenbahnsachmännern der Vorschlag gemacht worden, nach entsprechender Bervollständigung resp. Umänderung der Gesetze im obigen Sinne zur Entscheidung aller dieser Fragen, die beim Prüfen und Feststellen eines Eisenbahnprojektes zum Austrage gebracht werden müssen, besondere Eisenbahnsachgerichte zu bilden. Diese Gerichte müßten aus Richtern, Verwaltungsleuten, Technikern und je nach den Distrikten aus Landleuten, Fabrikanten, Kaufleuten u. zusammengesetzt sein. Es wäre ihre erste Aufgabe, die einschlagenden Verhältnisse des ihnen zugewiesenen Distriktes, besonders hinsichtlich der lokalen Anforderungen, genau zu prüfen, um im Stande zu sein, die nach wie vor immer zu erwartenden Forderungen in lediglich

lokalem Interesse genügend zu würdigen und zur Entscheidung zu bringen. Immerhin mag es bedenklich erscheinen, zu den schon bestehenden besonderen Landesgerichten noch neue hinzuzufügen, aber andererseits ist es wohl als zweifellose Thatsache anzunehmen, daß derartige Organe eine sehr segensreiche Wirksamkeit entfalten könnten, und vielleicht ist nur der Ausdruck Gerichte insofern falsch gewählt, als es weniger richterliche als vielmehr verwaltende Thätigkeit ist, die diesen Behörden zukäme, indem sie nach genau bezeichnetem Gesetzeswege regelnd und entscheidend verfahren.

Jedenfalls ist dieser Vorschlag der Beachtung im höchsten Grade werth, und es wäre überhaupt Sache der Volksvertretung, sich dieser Fragen zu bemächtigen, falls die Regierung nicht selbst reformatorisch vorgehen sollte.

Schon oben habe ich des Grunderwerbs mehrfach Erwähnung gethan. Es ist vielfach die durchaus falsche Ansicht verbreitet, als ob die Eisenbahnen durch das ihnen zustehende Expropriationsrecht vor allen Uebervortheilungen seitens der Adjacenten geschützt wären. Gerade das Gegentheil ist aber wahr; die Grundstücke werden überall beim Baue von Eisenbahnen so unverhältnißmäßig hoch bezahlt, daß regelmäßig vor der Inangriffnahme der Bauten mit dem fraglichen Terrain reine Spekulationskäufe und -verkäufe gemacht, der reinste Schacher getrieben wird. In der Regel suchen die Bahnen vor Einleitung des Expropriationsverfahrens zum freihändigen Ankaufe zu schreiten, weil nirgends so sehr Zeit gleich Geld ist wie beim Eisenbahnbau und das Expropriationsverfahren eine unverhältnißmäßige Zeit beansprucht. Es ist daher ganz naturgemäß, daß die Bahnen im freihändigen Ankaufsversuch verhältnißmäßig hohe Preise bieten. Aber selbst diese Preise werden meist verschmäht, plötzlich ist Alles Bauplatz und Gassen geworden, was früher höchstens schlechte Aecker und Wiesen waren, und leider gehen beinahe überall die Experten von dem Grundsatz aus, daß die Eisenbahnen mehr bezahlen müssen, als der reelle Werth der Grundstücke beträgt. Es ist dies ein durchaus unmoralisches, aber leider beinahe überall eingebürgertes Verfahren, welches schon viel Unglück angerichtet hat, da, wie gesagt, oft vor dem Baue von Bahnen ein förmliches Börsenspiel mit Grundstücken getrieben wurde. Auch hier könnte die Gesetzgebung wenigstens Erleichterung schaffen. Das jetzige Expropriationsverfahren dauert viel zu lange, und gerade dadurch wird den Unzuträglichkeiten Thür und Thor geöffnet; man vereinfache das Verfahren, so daß es in einigen Wochen statt in mehreren Monaten beendet sein kann, und es wird auch hier zum Vortheile der Allgemeinheit ein solideres und reelleres Gebahren an Stelle der jetzigen Uebervortheilung treten.

Wie bei der landespolizeilichen Feststellung der Bahn und beim Grunderwerb, so wird auch meistens bei der Anlage und inneren Ausstattung der

Stationsgebäude den Wünschen resp. Forderungen der Stations-Orte viel zu viel Rechnung getragen. Ich rede hier nicht von Großstädten und Eisenbahnknotenpunkten, bei welchen das Publikum häufig genöthigt ist, längere Zeit auf den Bahnhöfen zuzubringen und während dieser Zeit allerdings verlangen kann, nicht nur menschenwürdig, sondern auch bequem sich behaben zu können. Sondern ich rede von jener Unmasse von ganz gewöhnlichen Zwischenstationen in kleinen Städten und Dörfern, die zu jedem Zuge höchstens 2 bis 3 Reisende zuführen, welche nur zwei bis drei Stationen weit fahren, aber trotzdem verlangen, daß ihre Bahnhöfe mit zwei Wartesälen, womöglich auch mit Restauration und Damenzimmer und dergl. Luxusräumen mehr ausgestattet werden. Man überlasse einmal einem solchen Orte die Erbauung und Einrichtung seines Stations-Gebäudes auf eigene Kosten, und man wird finden, daß die gewöhnlichste Weichenstellerbude noch ein Prachtbau genannt werden kann gegen solch einen dörflichen Bahnhof. Ich bin nun weit entfernt, etwa der Gemeinde die Erbauung ihres Stations-Gebäudes selbst aufgeben zu wollen, nein, dies ist stets Sache der Bahn; es liegt aber absolut kein vernünftiger Grund vor, diese Gebäude über das allernothwendigste Maß hinaus anzulegen und auszustatten, und es wird sich auch hier zeigen, daß dann das deutsche Volk auf billigen Bahnen billiger fahren kann.

Wenn schon beim Neubau von Eisenbahnen Anforderungen an diese gestellt werden, die im allgemeinen Interesse besser unterblieben, so ist bei Erweiterungen und Umbauten bestehender Bahnen das Verlangen des Publikums, besonders in Großstädten, eifrigst unterstützt durch die Presse, ein so unbegrenztes und maßloses, daß hier noch weit empfindlichere Schädigungen der Allgemeinheit eintreten als beim Neubau. Und diese Schädigungen sind um so besorgnißerregender, als Um- und Erweiterungsbauten bei allen bestehenden Bahnen an der Tagesordnung sind und hoffentlich immer bleiben werden, denn sie sind recht eigentlich ein Prüfstein für die Weiterentwicklung des nationalen Wohlstandes, während andererseits Neubauten großer Hauptlinien immer mehr zu den Seltenheiten gehören werden. Die oben als wünschenswerth bezeichneten angeregten Neuerungen werden daher, falls sie überhaupt zur Durchführung kämen, für neue Hauptbahnen wenig mehr zu bedeuten haben, desto mehr allerdings für Sekundärbahnen; dagegen wären die oben entwickelten Grundsätze, auf Erweiterungsbauten angewendet, von nicht minder segensreicher Wirkung, und es könnten dadurch dem Nationalwohlstand Millionen erhalten bleiben, die jetzt lediglich im Interesse einzelner Städte vergeudet werden.

Es ist in frühern Zeiten beim Eisenbahnbau sehr häufig darin gesündigt worden, daß ziemlich frequente Wege im Niveau der Schienen über die Bahn weggeführt worden sind, weil man damals weder die wachsende Benutzung des

Weges noch die Verkehrssteigerung der Eisenbahn vorausjah. Nach und nach ist aber aus einem gewöhnlichen Kommunikationsweg eine Ortsstraße geworden, es sind Fabriken in der Nähe entstanden, deren Arbeiter, oft Tausende an der Zahl, täglich viermal die Bahn überschreiten müssen. Während der Weg früher die Bahn außerhalb des Bahnhofes kreuzte, sind nach und nach die Bahnhofsgleise verlängert worden, so daß jetzt der Uebergang oft durch rangirende Maschinen zc. auf lange Zeit gesperrt werden muß, während früher täglich nur einige Züge auf wenige Sekunden diese Sperrung nothwendig machten. Ein derartiger Zustand ist für beide Theile unerträglich; es muß an die Stelle des Niveauüberganges eine Ueberbrückung oder Unterführung treten, ja es wird sogar häufig das Bedürfniß eintreten, bei dieser Gelegenheit den früher nur fünf Meter breiten Uebergang jetzt durch eine acht bis zehn Meter breite Brücke zu ersetzen. Nun entsteht aber die Frage, wer bezahlt eine derartige Umänderung? Wer trägt Schuld an dem Uebelstand? Natürlich nur die Eisenbahn, wird sofort geantwortet, hätte sie doch schon früher eine Ueberbrückung gebaut, und hätte sie doch ihre Gleise nicht erweitert. Als ob bei der ersten Anlage die Verwaltungsinstanz nicht ebenso kurzichtig gewesen wäre wie die Bahn. Oder will man der Bahn etwa gar einen Vorwurf daraus machen, daß sie durch ihre bloße Existenz die Bevölkerungsdichtigkeit vermehrt, zur Anlage von Fabriken eingeladen, überhaupt Verkehr und Wohlstand des Ortes gehoben hat? Soll sie für diese segensreiche Wirksamkeit nun damit bestraft werden, zur Beseitigung schreiender Uebelstände große Kosten aufwenden zu müssen, die mindestens ihr nicht mehr als dem betreffenden Orte zu gute kommen? Bisher ist das stets so gewesen. Die Eisenbahn wird einfach gezwungen, auf ihre Kosten den bisherigen Zustand zu verändern, zu verbessern, und die Stadt lacht sich ins Fäustchen.

Die Eisenbahn wird sich stets bereit finden, zur Beseitigung solcher Uebelstände sehr erhebliche Beiträge zu leisten, denn auch sie hat dadurch greifbare materielle Vortheile. Es können für die Folge an der betreffenden Stelle die Wärter wegfallen, die Wahrscheinlichkeit von Unglücksfällen verringert sich wesentlich, die Dispositionsfreiheit in der Zeit- und Raumeintheilung läßt sich in der Regel vergrößern, und diese Dinge zusammengenommen lassen sich in einer ganz ansehnlichen Summe mit ziemlicher Genauigkeit kapitalisirt zum Ausdruck bringen. Aber diese Summe reicht nur in den aller seltensten Fällen für die nothwendigen Bauten aus, und doch ist es unbillig, von der Eisenbahn erheblich mehr als diese Summe als Beitrag zu verlangen, besonders wenn, wie so häufig, gleichzeitig eine Verbreiterung der Straße verlangt wird. Wenn die Eisenbahn nach den eben angedeuteten Gesichtspunkten zu einem angemessenen Beitrag veranlaßt wird, so mag man es nun der Gemeinde überlassen,

den Rest zu bezahlen, und die hat es hier meistens in der Hand abzuwägen, wie viel ihr größere Breite, bequeme Steigungen und dergl. mehr werth ist, denn Alles dieses beeinflusst die Kosten solcher Bauten sehr erheblich, während die Bahn absolut kein Interesse an diesen Fragen hat, oder doch nur in den allersehrsten Fällen.

Derartige Fälle kommen heutzutage bei allen Bahnen in sehr großer Anzahl vor, und die Summen, die so an Stelle der Gemeinden von den Bahnen bezahlt werden müssen, repräsentiren solche Kapitalien, daß man für deren Zinsen die Tarife recht erheblich ermäßigen könnte.

Wie wird nun aber gar erst in Großstädten verfahren, wenn die Verkehrszunahme eine wesentliche Erweiterung der Bahnhofsgeliseanlagen nothwendig macht. Seit Erbauung der Bahn haben sich gerade um diese herum blühende Stadttheile entwickelt, deren Verbindungen untereinander und mit anderen Stadttheilen wegen der dazwischen liegenden Bahn mangelhafte sind. In wessen Interesse liegt es nun, diese Stadttheile mit besseren Kommunikationen zu versehen, im Interesse der Gesamtheit, welche die betreffende Eisenbahn benutzen und also auch verzinsen muß, oder im Interesse der Stadt resp. der Stadttheile? Meines Dafürhaltens doch ausschließlich im Interesse der Letzteren. Nichtsdestoweniger wird aber jede derartige Gelegenheit benutzt, um die Eisenbahn dazu zu veranlassen, die bestehenden Verhältnisse auf ihre Kosten zu verbessern, und bisher stets mit dem besten Erfolge. Man betrachte einmal die in den letzten Jahrzehnten in Berlin ausgeführten Höherlegungen verschiedener Bahnhöfe, die lediglich deswegen ausgeführt wurden, weil es für nothwendig befunden wurde, an Stelle früherer untergeordneter Fuß- und Feldwege städtische Straßen durch die Bahnen hindurch zu führen. Dies kann aber in solchen Fällen nur durch Höher- oder Tieferlegung der ganzen weiten Bahnhoffläche um vier bis fünf Meter erreicht werden, und daß solche Niveauveränderungen bei Flächen von 7200 Ar Millionen verschlingen, ist leicht einleuchtend. Sind nun solche Summen im Interesse und zum Wohle der Gesamtheit nutzbringend verausgabt? Ganz gewiß nicht. Berlin hat zwar den größten Nutzen daraus gezogen, sonst — aber nicht ein Fuß breit deutschen Landes, überhaupt sonst Niemand. Ist es da ein Wunder, daß trotz der erhöhten Tarife und trotz der Verkehrszunahme die Renten der Bahnen immer tiefer sinken? Und nun gar die luxuriös ausgestatteten Paläste, die in Großstädten neuerdings als Empfangsgebäude errichtet worden sind, wo es sich doch nur um einen Nützlichkeitsbau, nicht um Räume für Kunst und Wissenschaft handelt. Die Schuld hierfür trifft freilich die Bahnen selbst, aber sie scheuen sich einfache Gebäude herzustellen, weil sofort die ganze Lokalpresse und öffentliche Meinung über die „dividendenschneidenden“ Aktionäre bei Privatbahnen

und über die ewige „Kunstlosigkeit resp. Geschmacklosigkeit“ der Staatsbauten bei Staatsbahnen raisonniren, um nicht zu sagen klaffen würde.

Wenn bisher untergeordnete Wege durch die Entwicklung der Stadt zu belebten Straßen geworden sind, so ist deren Durchführung durch bereits bestehende Bahnen doch Sache der Stadt; man sollte es wenigstens denken, man wird durch die Thatfachen aber sofort eines Andern belehrt. Die bestehenden Verhältnisse mögen noch so unerträglich sein, sie bleiben ruhig bestehen, so lange die Bahn nicht zu Erweiterungsbauten gezwungen ist, denn die Stadt ignorirt die Unerträglichkeit der Verhältnisse einfach, um nicht selbst Abhilfe schaffen zu müssen. So wie aber die lange ersehnten Erweiterungsbauten kommen, so thut nun plötzlich auch Stadtrath und Gemeindevertretung, wie wenn sie schon längst von der absoluten Unhaltbarkeit der früheren Zustände überzeugt gewesen wären, die Wegedurchführung ist unausschieblich, die Eisenbahn wird für die Entwicklungsfähigkeit des betreffenden Stadttheils moralisch verantwortlich gemacht, und das Ende vom Liede ist, daß sie bauen und bezahlen muß zu Nutz und Frommen der anliegenden Häuser- und Grundstücksbesitzer, deren Eigenthum sofort um das Doppelte im Werthe steigt, und zum Schaden des gesammten Handels, der seine Waaren nun theurer fahren muß. Und doch sind merkwürdiger Weise diese greulichen Mißstände noch nie im Abgeordnetenhaus oder Reichstag offen dargelegt und gerügt worden. Eine andere Frage ist freilich schon mehrfach im Reichstage Gegenstand der Berathung gewesen, bisher aber ohne den gewünschten Erfolg; ich meine nämlich die Gratisleistung der Eisenbahnen für die Post.

Wie beim Neubau und bei Erweiterungen den Eisenbahnen zum Nachtheil der Gesamtheit unberechtigte Lasten auferlegt werden, so geschieht es durch die Post beim Betriebe, und diese Lasten sind sehr erhebliche. Beträgt doch die unentgeltlich mitgeführte todte Last in den schnellsten und theuersten Zügen circa ein Sechstel des ganzen Zuges, und wird daher auch ein Sechstel der Maschinenkraft, Abnutzung der Bahn &c., die gerade bei diesen schnellsten Zügen am erheblichsten ist durch die Post absorhirt resp. hervorgerufen.

Nun berufen sich die Anhänger des bisherigen Systems hauptsächlich darauf, daß die Post von jeher dieses Privilegium gehabt und daß diese Gratisleistung in den Konzessionsbedingungen den Eisenbahnen auferlegt worden sei. Ja es wird wohl auch entgegnet, daß die Post dafür auf das Regal der Personenbeförderung verzichtet habe. Alles zugegeben. Aber dieses Privilegium ist der Post nur dadurch ermöglicht worden, daß wir zuerst nur Privatbahnen hatten, und diesen gegenüber konnte das beobachtete Verfahren berechtigt scheinen, weil man sie früher nur als kaufmännische Unternehmungen ansah. Seit wir aber zum gemischten System übergegangen sind, haben sich die Verhältnisse

wesentlich geändert. Die Eisenbahnen sind keine kaufmännischen Unternehmungen, sie sind öffentliche, dem gemeinen Wohl dienende Verkehrsinstitute wie die Post selbst, und hoffentlich wird dieses Prinzip recht bald in der Durchführung des Reichseisenbahnprojektes aufs Neue bethätigt. Wenn sie aber dem gemeinen Wohle dienen, dann ist jede Gratisleistung für eine andere demselben Zwecke dienende Verkehrsanstalt mindestens verwirrend, weil dadurch der wirkliche finanzielle Erfolg beider nicht mehr mit Bestimmtheit angegeben werden kann. Es wäre daher durchaus richtig, das bisherige Privilegium der Post zu beseitigen; wenn eventuell dadurch eine Erhöhung des Paketporto's nothwendig werden sollte, so können auf der andern Seite die Eisenbahntarife ermäßigt werden, so daß unter keinen Umständen eine größere Belastung des Volkes nothwendig würde. Es könnte aber erst dadurch wirkliche Klarheit in die finanziellen Ergebnisse der Post- und Eisenbahnverwaltungen gebracht werden. Es wird auch sicherlich der erste Schritt zur Durchführung des Reichseisenbahnprojektes sein, das Postprivilegium zu beseitigen. Was nun den weiteren Einwurf anbetrifft, daß die Post auf das Regal der Personenbeförderung verzichtet habe, so läßt sich dieser einfach dadurch entkräften, daß der ganze Personenverkehr auf den Eisenbahnen sich nicht nur nicht verzinst, sondern noch Zuschüsse seitens des Güterverkehrs erheischt. Die Postverwaltung könnte daher immerhin ihr altes Regal wieder zurückfordern, die Eisenbahnverwaltungen würden wohl im Allgemeinen nichts dagegen einzuwenden haben. Im Gegentheil. Wenn die Post in Zukunft Personen-, Brief- und Paketbeförderung wieder allein besorgen, aber auch bezahlen sollte, würde sich ihr Ueberschuß von mehreren Millionen sehr bald in ein ebenso hohes Defizit verwandeln. Ein derartiger Versuch wäre vielleicht nach mehr als einer Richtung hin lehrreich, jedenfalls würde er Manchem über die bisher den Eisenbahnen aufgebürdeten Lasten die Augen öffnen, und der Gesamtthandel würde unter den dann erst recht ermöglichten billigeren Gütertarifen neuen ungekannten Aufschwung nehmen.

Daher fort mit allen unberechtigten Lasten, ein Jeder komme für seinen Vortheil selbst auf, erst dann wird sich der wirtschaftliche Effekt aller Verkehrsbauten, -Anstalten und -Einrichtungen klar übersehen und feststellen lassen; manche beinahe vergötterte Einrichtung wird von ihrem Ruhme herabsteigen müssen, und die so viel und oft gescholtenen Eisenbahnen werden zu der auch ihnen gebührenden Gerechtigkeit kommen.