



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das gegenwärtige Stadium der Eisenbahnfrage.

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

Das gegenwärtige Stadium der Eisenbahnfrage.

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Gesamtheit boten früher und bieten zum Theil noch heute ein buntes Bild von Systemen und Systemlosigkeit dar: hier Staatsbahn, dort Privatbahn, hier eine Mischung von beiden Systemen, dort ein stetes Schwanken von einem zum andern. Eine derartige Verwirrung kann nicht von dauerndem Bestande sein; sie muß ihr Ende erreichen und einer einheitlich geordneten Verfassung Platz machen, sobald der Ausbau des Eisenbahnnetzes, wenn auch keinen endgiltigen, so doch in gewissem Sinne einen vorläufigen Abschluß gefunden hat, und der wahre Zweck dieses Verkehrsmittels, die produktiven Kräfte eines Volkes zu beleben und zu organisiren, sich in seiner ganzen ungeheuren Macht anfängt zu zeigen und zu bewähren.

In diesem Stadium der Entwicklung befindet sich das deutsche Eisenbahnsystem seit dem gewaltigen Aufschwunge, den es seit der Mitte der sechziger Jahre genommen hat. Das Bedürfniß nach einer besseren Organisation in der Verwaltung desselben machte sich deshalb dringend fühlbar. Der erste Schritt, den man in dieser Richtung versuchte, war das bekannte, vor etwa zwei Jahren auftretende Reichseisenbahn-Projekt, das darauf abzielte, die Hauptlinien der deutschen Eisenbahnen in die Verwaltung des Reiches zu bringen. Dies Projekt scheiterte; es scheiterte an dem Widerwillen der Mittelstaaten, welche darin einen weiteren, erheblichen Schritt zur Konsolidation des Reiches und ihrer Auflösung sahen, scheiterte an dem Mangel an Verständniß, welche unsere rein politischen, wirthschaftlich ziel- und steuerlosen Parteien dafür zeigten, scheiterte endlich aus inneren Gründen, nämlich daran, daß die rein politischen und finanzpolitischen Gesichtspunkte, nicht die wirthschaftlichen in ihm eine Hauptrolle spielten, und die letzteren ihr natürliches Gewicht bei der Unfertigkeit des Reiches nicht voll in die Waagschaale werfen konnten. Die Ausführung des Projektes ist mittlerweile in noch weitere Ferne gerückt worden, da die größten Mittelstaaten dafür gesorgt haben, alle in ihrem Gebiete liegenden Bahnen in ihren Besitz zu bringen, um dadurch dem Projekte zu jeder Zeit unübersteigliche Schwierigkeiten machen zu können. Sachsen kaufte mit großer Hast alles an; vor kurzem erst noch ist die letzte Strecke Privatbahn auf sächsischem Gebiete in den Besitz des Staates übergegangen.

War nun aber auch die Ausführung des Reichseisenbahn-Projektes vorläufig vertagt, so hatte es doch nach einer andern Richtung vorwärts getrieben, nach der Richtung der Staatsbahnen. Es ist die Ursache geworden, daß jetzt in Deutschland mehrere Komplexe reiner Staatsbahnen existiren; denn auch Bayern hat die wenigen Privatbahnen im Osten des Landes erworben, theils weil es in die Pläne der Regierung paßte, theils weil sich die Bahnen in

höchster finanzieller Noth befanden und ohne Hilfe des Staates weder leben noch sterben konnten.

Preußen, der einzige Staat, der sich bereit erklärt hatte, seine Staatsbahnen dem Reiche zu übertragen, hat während dieser Zeit keinen erheblichen Schritt weiter zum Staatsbahnsystem gethan. Es war dies auch nicht möglich bei der Abneigung, welche das Abgeordnetenhaus dagegen hegte, und bei der unentschiedenen Stellung, die der Minister Achenbach zu dieser Frage einnahm. Zwar hat man einige Privatbahnen erworben oder vielmehr übernehmen müssen, in einigen Fällen, weil der Staat Zinsgarantie geleistet hatte und wegen der Unergiebigkeit der Bahnen billiger wegkam, wenn er sie selbst übernahm, in andern Fällen, weil die Gesellschaften nicht hinreichende Mittel aufreiben konnten, um den angefangenen Bau zu vollenden, und nun Trümmer und Ruinen entstanden wären, wenn sich der Staat nicht ihrer angenommen hätte. Auch beschloß man den Bau der Bahn Berlin-Wezlar, die wegen ihrer fast ausschließlich militärischen Bedeutung nur vom Staate gebaut werden konnte. Aber alles dies geschah ohne die Absicht, zum reinen Staatsbahnsystem überzugehen. Trotzdem hätte Preußen mehr Ursache dazu gehabt, als irgend ein anderer Staat in Deutschland. Preußen besitzt einen Komplex von Staatsbahnen im Osten und seit 1866 durch die Annexion einen andern in der Mitte des Landes. Beide sind unverbunden, da der frühere Handelsminister Ikenpliz es versäumte, eine Bahn von Berlin nach Hannover (die Berlin-Lehrter Bahn) auf Staatsrechnung zu bauen. Die Berlin-Wezlarer Bahn sollte nun die nothwendige Verbindung bilden; aber sie genügt dazu nicht. Sie ist, wie es treffend im Abgeordnetenhause bezeichnet wurde, das Rückgrat der preußischen Staatsbahnen, nur fehlen ihr die Rippen und vielleicht auch etwas Fleisch. Es liegt daher die Nothwendigkeit vor, die Berlin-Lehrter Bahn zu erwerben und so die Lücke zwischen dem östlichen und westlichen Staatsbahnnetz auszufüllen. Die technischen und wirthschaftlichen Gründe dafür sind so zwingender Natur, daß keine Privatgesellschaft, welche sich im Besitze zweier getrennter Netze befände, einen Augenblick anstehen würde, auch die Zwischenglieder in ihre Hände zu bekommen. Sie würde dadurch die Verwaltung vereinfachen, die Betriebskosten vermindern und das Material besser ausnutzen, somit ihren Finanzen sowohl wie dem Verkehr Nutzen bringen. Der Staat ist aber ganz in derselben Lage. Die Erwerbung einiger als Verbindungsglieder des Ostens und Westens sich eignende Privatbahnen drängt sich selbst dem als Nothwendigkeit auf, der sich auf rein geschäftlichen Standpunkt stellt und die Wirthschaftspolitik dabei ganz außer Acht läßt.

Als der jetzige Handelsminister Maybach, der seine Beamtenlaufbahn im Dienste der Eisenbahnverwaltung gemacht hat und somit eigene praktische Er-

fahrungen in diesem Fache besitzt, in's Amt trat, durfte man erwarten, daß nunmehr der Staat Linien der ebenbezeichneten Art erwerben und dann, da sich das Mischsystem als unhaltbar erweisen würde, in seiner Eisenbahnpolitik auf das entschiedenste dem Staatsbahnsystem zusteuern werde. Zu letzterer Ansicht war man um so mehr berechtigt, als man wußte, daß das Reichseisenbahn-Projekt von Herrn Maybach entworfen war, und doch die Annahme nahe lag, daß er nach dem Scheitern desselben im eignen Hause seine Pläne vorläufig zur Ausführung bringen werde. Auch hatte die Thronrede bei der Eröffnung des Landtags dahingehende Andeutungen gemacht. Die Presse forderte denn auch den Handelsminister wiederholt auf, mit einem Programm oder einer Denkschrift an die Deffentlichkeit zu treten und seinen Plan zu entwickeln. Er kam aber dieser Aufforderung nicht nach, weil es — wie er in seiner bedeutungsvollen Rede vom 14. Februar äußerte — darauf ankomme, zu handeln, nicht zu reden, und weil ihm andererseits der Umstand, daß die Unterhandlungen mit mehreren Eisenbahngesellschaften noch schwebten, einige Zurückhaltung auferlege. Endlich jedoch, als Gefahr drohte, daß das Abgeordnetenhaus ihm durch eine Resolution, welche die Regierung aufforderte, unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen vom Ankauf von Vollbahnen Abstand zu nehmen, die Hände binden würde, und als während der Debatte direkte Anfragen an ihn gerichtet wurden, war es unmöglich, länger über die Grundsätze und Ziele der Regierung in der Eisenbahnpolitik Zweifel bestehen zu lassen. „Wollen Sie mit meinem Namen ein Programm verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als ich niemals den Gedanken verleugnet habe, daß dasjenige, was man unter der Bezeichnung ‚Staatsbahnen‘ versteht, für einen Staat wie Preußen das Beste ist“ — so etwa sprach der Handelsminister im Eingange seiner Rede vom 14. Februar, und diese Worte im Verein mit der Versicherung, daß das Tempo und der Umfang der Maßregeln, die zur Durchführung dieses Planes zu ergreifen sein würden, nach Zeit und Umständen verschieden sein müßten und in erster Linie von der Finanzlage des Landes abhängen würden, bildeten dasjenige, was zu erfahren das Land das nächste und größte Interesse hatte. 2000 Kilometer etwa sollen jetzt sofort erworben werden. Ein Drittel davon ist bereits zwar nicht der Form, aber der Sache nach Staatsbahn. Es sind dies 600 Kilometer der Berlin-Stettiner Bahn, für welche die Zinsen des Anlagekapitals durch den Staat gedeckt werden müssen. Die übrigen zwei Drittel werden offenbar Strecken sein, welche das Ost- und Westbahnnetz in Verbindung bringen. Der Minister hat begreiflicherweise die Strecken nicht genannt, aber die Vermuthungen, welche in den Zeitungen darüber aufgestellt sind, dürften ungefähr das Richtige treffen. Für dasjenige Publikum, das nicht ein direktes und persönliches Interesse daran hat, ist dies übrigens eine

Frage von ganz untergeordneter Bedeutung. Es kann sich vorläufig daran genügen lassen, daß es weiß, die Eisenbahnpolitik steuert auf das feste Ziel los, welches die Interessen der Gesamtheit am besten vertritt. Es darf sich auch, nachdem die Politik so lange geschwankt hat, sympathisch davon berühren lassen, daß der Handelsminister sich als einen Mann bezeichnede, der zum Handeln da sei und es vorziehe, seine Grundsätze durch Thaten zur Geltung zu bringen, anstatt sie im Voraus der Welt mit Pomp zu verkünden, um dann vielleicht mit ganz geringen praktischen Ergebnissen von der Bühne abzutreten. An den Thatfachen könne Kritik geübt werden, sie möge man genehmigen oder verwerfen; akademische Unterhaltungen hätten nur geringen Werth.

Die Gründe, welche für Deutschland und speziell für Preußen das Staatsbahnsystem zur Nothwendigkeit machen, liegen zum großen Theile auf der Hand. Wenn man sich auf den Boden der Thatfachen stellt, so haben wir es ja gar nicht mehr mit der Frage, ob Privat- oder Staatsbahnsystem, zu thun, sondern damit, ob das Mischsystem, wie wir es haben, oder ein reines Staatsbahnsystem für das Land das Vortheilhafteste sei. Die Entscheidung ist nicht schwer. Wenn Staats- und Privatbahnen mit einander zu konkurriren haben, so wird der Staat entweder die Privatbahnen drücken, weil er den Transport billiger bewerkstelligen kann, oder er wird seine Bahnen gleich wie eine Privatindustrie ansehen, möglichst viel verdienen wollen und dann seine Pflicht, den Verkehr so billig als möglich zu gestalten, verlegen. Auf die Dauer ist ein solches Konkurrenzsystem unhaltbar. Warum ist aber der Betrieb durch eine Privatgesellschaft kostspieliger? Wir haben in Deutschland eine große Anzahl von Gesellschaften, und alle sind selbständige wirthschaftliche Körper, die natürlich nicht umhin können, sich den kostspieligen Luxus eines vollständigen Hofstaates von Direktoren und Aufsichts- und Verwaltungsräthen zu leisten. Dazu kommt, daß die Direktionen ausgedehnte Rechte besitzen, und in Folge dessen zwischen ihnen langwierige, Zeit und Geld raubende Verhandlungen über Anschlüsse und Tarife gepflogen werden müssen. Auch muß natürlich jede Bahn und jedes Bahnhchen ihren eigenen Betriebsapparat und Wagenpark haben, und beides muß für ein zeitweiliges Maximum des Verkehrs eingerichtet sein, so daß die Betriebsmittel namentlich der kleineren Bahnen weit über das erforderliche Maß ausgedehnt werden müssen. Alle diese Dinge erfordern sehr viel Kapital, und es leuchtet ein, daß in Folge dessen die Tarife nicht so niedrig gestellt werden können, wie es bei rationellerer Organisation der Fall sein würde.

Nun könnte man einwenden, daß diese Uebelstände auch zu vermeiden wären, wenn wenige große Gesellschaften das ganze Bahnsystem in Betrieb nähmen. Das muß man zugeben; nur würde dies für das Publikum den einen, noch größeren Uebelstand mit sich führen, daß diese wenigen Gesellschaften sich

sehr bald verbinden und dann Tarife aufstellen würden, die einzig und allein den Gewinn der Gesellschaften, aber wohl niemals den Vortheil des gesammten Landes im Auge haben würden; schwerlich würden dann diejenigen Landestheile, welche eine dünne Bevölkerung und wenig Industrie besitzen, jemals genügende Bahnen erhalten. Denn darin steckt ein anderer gewaltiger Vortheil, den das Staatsbahnsystem namentlich für Deutschland hat: der Staat, im Besitz des größten Theiles aller Bahnen, ist im Stande, auch dort Linien zu bauen, wo sie naturgemäß lange Zeit nicht rentiren werden; die guten Linien werden den Ausfall der schlechten decken. Der Osten Preußen's würde noch heute dies Verkehrsmittel entbehren, wenn der Staat die unergiebigsten Bahnen nicht gebaut hätte.

Alle diese Gründe liegen, wie gesagt, gleichsam auf der Hand. Weit gewichtigere aber ergeben sich, wenn man fragt, zu welchem Zwecke denn eigentlich die Eisenbahnen vorhanden sind. Sollen sie bloß an den Kosten des Transportes ersparen und die Personenbeförderung beschleunigen? Gewiß nicht! Schon der Begründer des deutschen Eisenbahnsystems, Friedrich List, stellte ihnen eine viel bedeutendere Aufgabe: sie sollen die Produktionskraft der Nation wecken und heben. Auch bei den Regierungen, die doch die Eisenbahnen lange Zeit mit höchst mißtrauischen Augen ansahen, ist diese Anschauung allmählich die herrschende geworden. „Haben wir denn,“ rief der Minister der Budgetkommission zu, „eine Staatsbahn in Angriff genommen, um damit ein Geschäft oder eine Spekulation zu machen? Mit nichten! Der Zweck ist der, das Land zu melioriren, die Steuerkraft zu heben, und wenn man rechnet, was der Staat an Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer mehr bekommt dadurch, daß wir Staatsbahnen erhalten haben, dann wird sich leicht das kompensiren lassen, was man als angeblichen Zuschuß der Steuerzahler herausrechnet. Fragt man denn bei den Häfen, Strömen, Chausséen, bei der Post nach einer Rentabilität? Wenn man das thun will, dann sind wir längst theoretisch bankrott.“ Derartige Ideen müssen allerdings auf die Budgetkommission und überhaupt auf Volkswirthe nach englischem Muster, wie sie heute Kurs haben, tragikomisch gewirkt haben. Sind sie doch gewohnt, den Staat und die Kommune als eine große Aktiengesellschaft anzusehen und mit dem Horizont eines Aktionärs zu beurtheilen. Wir im Gegentheil hoffen, daß der Minister noch einen Schritt weiter thun und jede Rentabilitätsrechnung grundsätzlich verwerfen wird. Die Bahnen sind Werkzeuge der Produktion, und als solche sollen sie den Verkehr so billig gestalten, daß nichts als die Betriebskosten gedeckt werden, kein Ueberschuß in die Staatskasse fließt. Deutschland's Bodenschätze sind höchst ungleich vertheilt, die Industrie ist in Folge dessen auf einzelne Striche beschränkt, die Landwirtschaft zu sehr von ihr getrennt. Die eine breitet sich aber weiter

aus und verschmilzt mehr mit der andern, wenn die Rohprodukte leichter und mit möglichst geringen Kosten transportirt werden können, der Dünger sowohl, wie das Eisen und die Kohlen. Und da auch die ländlichen Arbeitskräfte eine ausgedehntere Benützung finden könnten, so würden viele Ursachen zusammenwirken, unsere Erzeugnisse billiger und gegen das Ausland konkurrenzfähiger zu machen. Selbstverständlich aber sind solche Tarife erst möglich, wenn alle Vollbahnen in den Besitz des Staates übergegangen sind.

Es kann nicht Wunder nehmen, daß der Plan des Ministers Maybach nicht überall beifällig aufgenommen wurde. Die sächsische Presse, welche nicht müde wird, das Staatsbahnsystem für Sachsen vortheilhaft zu finden, denkt ganz anders, wenn es sich um dieselbe Sache in Preußen handelt. Was daheim gutes Geschäft heißt, wird für Preußen durch die Bezeichnung Staats- und Reichssozialismus in Verruf gebracht. Auch das Abgeordnetenhaus sah mit Besorgniß, welch' ein Heer von Beamten dann im Dienste des Staates stehen würde. Man fürchtete Staatsomnipotenz, und der Abgeordnete Masse versuchte schon, dies Uebel abzuwenden, indem er darauf hinwies, daß es ja möglich sei, die Staatsbahnen später wieder zu verpachten, gleich wie die Domänen, während Laster sie den Provinzen und Kommunen in Verwaltung zu geben gedachte. Wir haben keine Veranlassung, zu zeigen, daß beide Vorschläge entweder ihren Zweck verfehlen oder das, was man durch das Staatsbahnsystem erreichen will, illusorisch machen würden. Der Schwierigkeit läßt sich sehr leicht aus dem Wege gehen, wenn der Staat gestattet, daß der Güterverkehr von Transportgesellschaften übernommen wird, welche die Waaren sammeln und verfrachten. Die Bahn stellt Wagen und Zugkraft und sorgt für die Sicherheit. Welch' eine Vereinfachung der gesammte Eisenbahndienst dadurch erfahren würde, leuchtet ein, ohne daß, was hier ja nicht am Platze wäre, die technischen Details vorgeführt werden.

Das Vollbahnsystem ist in Deutschland völlig ausgebaut, ja es sind bereits zu viele Bahnen dieser Art vorhanden, denn sonst würde es nicht Strecken geben, auf denen täglich ein bis zwei Züge laufen. Diese Ueberproduktion ist hauptsächlich dadurch hervorgerufen worden, daß man beim Bau der Bahnen nur den Personentransport im Auge hatte. In Zukunft wird man Bahnen bauen müssen hauptsächlich oder auch ausschließlich für den Gütertransport. Diese Erkenntniß hat sich bereits aufgedrängt, und die Folge ist, daß man überall Anstalten trifft, den Bau von Sekundärbahnen zu ermöglichen. Kommunen und Gesellschaften haben sich an die Regierung um Zuschüsse zum Bau gewendet oder haben um Staatsbahn gebeten. In Sachsen sind bereits einige solcher Linien auf Staatsrechnung in Angriff genommen. Die ungeheure volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Bahnen springt sofort in die Augen. Erst diese Güterbahnen

haben für die Landwirthschaft eine eigene und eigenthümliche Bedeutung. Sie dringen in die entlegensten Winkel des Landes, in die engen Gebirgsthäler, mitten in die Fabrikorte. Sie nehmen die Montanprodukte an Ort und Stelle auf, wo dieselben zu Tage gefördert werden, und führen sie mittelst Seilbahnen ohne kostspielige Anlagen über die Thäler hinweg. Andererseits schließen sie sich dem Chausseeverkehr direkt an, da sich bei ihrer geringen Fahrgeschwindigkeit leicht Wagen konstruiren lassen, die sowohl für die Chaussee wie für die Sekundärbahn zu gebrauchen sind. Auf kurze Strecken können sie mit den Chausseen zusammenlaufen, ohne daß daraus Gefahren entspringen. Die Verwaltung ist höchst einfach und verursacht wenig Kosten, ebenso der Bau und die Unterhaltung. Die Tarife können in Folge dessen sehr niedrig sein, und das System der Wagenvermiethung an Gesellschaften und Private ist hier einer weit ausgedehnteren Anwendung fähig, als bei den Vollbahnen. Für den großen Verkehr werden die Sekundärbahnen die Zufuhrstraßen bilden und somit auch diesen beleben. Treffend nannte sie deshalb der Minister die Adern des Systems.

Die Ausführung eines so mannichfach verzweigten, gewaltigen Netzes von Verkehrsstraßen wird freilich noch manches Jahr in Anspruch nehmen und nicht minder die Durchführung des Staatsbahnsystems. Inzwischen aber ist es Aufgabe des Staates, auf die Privateisenbahnen so einzuwirken, daß die Transporte im Interesse der allgemeinen Volkswirtschaft und des Wohlstandes so billig als möglich beschafft werden. Die Gesellschaften haben in erster Linie ihr Privatinteresse im Auge, das Allgemeinwohl hat der Staat zu vertreten. Ihm muß also auch das Recht zuerkannt werden, das Tariffsystem einheitlich zu ordnen und auf die möglichst niedrigen Sätze herabzudrücken. Dies Recht ist dem deutschen Reiche in der That auch durch den Artikel 45 der Reichsverfassung vorbehalten; aber bis jetzt ist es zur Handhabung desselben nicht gekommen. Bereits 1874 wurde eine Kommission zur Untersuchung dieser Angelegenheit niedergesetzt. Sie entschied sich für möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifordnung auf allen deutschen Bahnen. Im Jahre 1877 wurde dann ein System der Frachtberechnungen unter den Eisenbahnverwaltungen vereinbart, aber die Erfahrungen haben gezeigt, daß es den Anforderungen nicht entspricht, welche man im Interesse der Volkswirtschaft daran stellen muß, ganz abgesehen davon, daß die Vereinbarungen nicht einmal allgemein eingeführt worden sind. Jetzt hat nun die Reichsregierung Hand an's Werk gelegt, indem sie beim Bundesrathe den Antrag stellte, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Güter-Tarifwesens zu beschließen und zu diesem Zwecke zunächst einen Ausschuß von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche Staatsbahnen besitzen, zu berufen. Sie hat ihrem Antrage gleich einen Entwurf zu einem

solchen Gesetze beigelegt, so daß man hoffen darf, diese dringliche Angelegenheit werde eine baldige Lösung finden.

Doch ein Tarifgesetz leistet noch nicht alles. Darum hat die preußische Regierung die Initiative ergriffen zu der Ausarbeitung eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes, eines Gesetzes über einen Reichseisenbahnrat, der in wichtigen und namentlich in Tarifangelegenheiten gehört werden soll, und endlich eines Gesetzes über einen Gerichtshof, welcher die Differenzen zwischen Staats- und Privatbahnen und zwischen Eisenbahnen und sonstigen Verwaltungszweigen schlichten soll. Dieser Vorschlag ist dem Bundesrathe mit dem Antrage übergeben, auch zur Berathung dieses Gegenstandes eine Kommission niederzusetzen, welche das Recht hat, Sachverständige zu hören und Gutachten einzufordern. Bis dahin aber, daß diese Reichsgesetze in's Leben treten, beabsichtigt die preußische Regierung einen Wirthschaftsrath für das eigene Eisenbahnwesen zu schaffen, der zusammengesetzt werden soll aus Vertretern des Handels, der Landwirthschaft und des Kriegsministeriums und Vertretern der beiden Häuser des Landtages und der Industrie. Dieser Wirthschaftsrath soll eine gesetzliche Basis erhalten für den Fall, daß ein ähnliches Reichsinstitut nicht zu Stande kommt.

Die gesammte Verwaltung der Staatseisenbahnen gedenkt der Eisenbahnminister in Zukunft nicht im Sinne der Centralisation, sondern der Dezentralisation zu gestalten. Es sollen Behörden geschaffen werden, welche mit den nöthigen Befugnissen ausgerüstet, ein angemessenes Verkehrsgebiet zugewiesen bekommen; „dieselben sollen nicht vom grünen Tische aus regieren, sondern in allen Maßnahmen mit den verschiedenen Interessen und Bedürfnissen des Landes Fühlung behalten“.

Wie schnell oder wie langsam sich nun auch alle diese Dinge entwickeln werden, das Ziel der Bestrebungen muß stets die Staatsbahn sein mit einem Tarif, der nur die Verwaltungskosten deckt, andererseits der Ausbau des Eisenbahnsystems nach Richtung der Güter- und Lokalbahnen. Der Staat aber, der die Bahnen übernimmt, sollte kein anderer als das Reich sein, der wirthschaftliche Gesamtkörper der Nation.