



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Gefahren der Eisenbahn-Centralisation und ihre Verhütung.

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

Die Gefahren der Eisenbahn-Centralisation und ihre Verhütung.

Durch die Beschlüsse des Hauses der Abgeordneten und des Herrenhauses vom December 1879 ist, wie von allen Seiten zugegeben wird, der Uebergang der gesammten Eisenbahnen der preussischen Monarchie in die Verwaltung des Staates angebahnt worden. Daß das Eisenbahnwesen aus den Händen der Privaten genommen und der unmittelbaren Einwirkung der Staatsgewalt unterstellt werde, halten wir für eine mit Nothwendigkeit herannahende Stufe der Entwicklung für das gesammte Eisenbahnwesen des europäischen Continentes. Man beobachtet allerwärts, daß, sobald die Geld- und Unternehmergeschäfte, welche mit dem Neubau von Eisenbahnen verbunden sind, gemacht worden sind und die wirklichen Interessen des Betriebes und der Bewirthschaftung der vorhandenen Bahnlinien in den Vordergrund treten, das Bestreben bemerkbar wird, sich zu größeren Complexen oder Netzen zu erweitern oder sich zu solchen zu vereinigen; es entstehen also Gruppen von Eisenbahnstrecken, welche eine oder mehrere Hauptlinien und sodann eine Anzahl untergeordneter Linien enthalten; die letzteren sind vielfach als Auffanger des Verkehrs für die Hauptlinien von besonderer Wichtigkeit. Eine solche Bahngruppe von einiger Größe bietet eine gewisse Sicherheit gegen Schädigungen durch die Concurrrenz von neuen oder Nachbarlinien und gewährleistet also eine gewisse Stabilität des Ertrages. Im weiteren Gange der Entwicklung werden die Gruppen oder Einzelne immer größer, und ihre Anzahl wird kleiner. In der sogenannten Gründerzeit, in welcher die Entwicklung eine beschleunigte war, hat sich dieses Drängen zu Fusionirungen besonders lebhaft gezeigt, und es würde durch die darauffolgenden Jahre des Niederganges noch intensiver geworden sein, da die „verfrachten“ oder „nothleidenden“ Bahnen ohne Zweifel von den benachbarten älteren Privatbahnen um billigen Preis erworben worden wären, wenn der Staat nicht dem allgemeinen Entwicklungsgange vorausgeeilt wäre und die fraglichen Bahnen selbst angekauft hätte. Inzwischen aber ist das Streben nach Vereinigung zu größeren

Gruppen bei den übrigen Privatbahnen noch immer in Wirksamkeit, und bei weiterem Fortschreiten in dieser Richtung würden wir bald dazu gelangen, daß man in Preußen, abgesehen von den Staatsbahnen, nur einige wenige mächtige Eisenbahngesellschaften haben würde. Daß ein solcher Zustand nicht zu wünschen ist, beweist Frankreich, wo es nur 6 größere Eisenbahngesellschaften giebt, wo aber das Eisenbahnwesen sich in vieler Hinsicht nicht so günstig wie in Deutschland entwickelt hat, und wo — was das Wichtigste ist — Regierung und Publikum den Directionen machtlos gegenüberstehen, wenn es diesen gefällt, sich zu ihrem Vortheile gegen den des Publikums zu vereinigen. Sobald eben die Neze zu groß werden und ihre Anzahl zu gering, hört die gegenseitige Concurrenz auf, und alle Vortheile, welche dieselbe zum Beispiel in Deutschland im Gefolge gehabt hat, fallen weg. Bei der fortgesetzten Entwicklung zu immer größeren Gruppen wird also bei einem gewissen Zeitpunkte der Staat selbst am besten die Verwaltung des gesammten vorhandenen Netzes von Eisenbahnen übernehmen. Diese Nothwendigkeit macht sich naturgemäß zuerst und vorzugsweise bei dem reichentwickelten Bahnneze im Herzen Europas, d. i. in Deutschland, geltend, weil in diesem central gelegenen Neze das Bedürfniß nach energischer einheitlicher Leitung am größten sein muß. Um die Anforderungen des Verkehrs, welche durch die von allen Seiten anschließenden ausländischen Eisenbahnen gestellt werden, zu vereinigen und ihnen möglichst vollständig zu genügen, bedarf es der Leitung durch eine einzige kräftige Hand. Bei den peripherisch gelegenen übrigen Staaten Europas ist dies noch nicht in gleichem Maße erforderlich.

Soviel sei zur Motivirung unseres Standpunktes angeführt, nach welchem wir die Frage, ob sich in Deutschland das Gemeinwesen unter irgend einer Form des gesammten Eisenbahnbetriebes bemächtigen müsse, bejahend beantwortet haben. Wir unterwerfen uns dabei nicht sowohl einem unabwendbaren, wenn auch verhassten Schreiten der Schicksalsmächte, sondern wir halten diesen Gang der Entwicklung für den richtigen und bei der Wahl der geeigneten Organisationen für einen glückbringenden. Wir werden uns also mit der Frage, ob der Staat das ganze Eisenbahnwesen in seine Verwaltung nehmen soll, nicht weiter beschäftigen, sondern nur mit der, wie das gesammte dem Staate in die Hände fallende Eisenbahnwesen am besten zu organisiren sei. Zunächst wollen wir andeuten, wieviel auf die Wahl einer richtigen Organisation für das nun in den Händen des Staates befindliche Eisenbahnwesen ankommt, und zu wie großen Gefahren eine einseitig centralisirende Handhabung dieses ungeheuren nationalen Hilfsmittels führen kann.

In dem eingangs erwähnten Beschlusse des Hauses der Abgeordneten zeigt sich das Bestreben, erstens „finanzielle Garantien“ zu erlangen, d. h. eine Siche-

zung gegen willkürliche Verwendung der großartigen finanziellen Machtmittel, welche der Staatsregierung in die Hände wachsen. Dies geschieht hauptsächlich durch Festsetzungen über die zu supponirende Größe der Eisenbahnschuld und über den demgemäß jährlich vorweg abzuführenden Betrag der Zinsen zc. Zweitens haben zwischen der Staatsregierung und dem Abgeordnetenhause Beratungen über die Organisation und die Besetzung eines Eisenbahnrathees und von Bezirks-eisenbahnräthen stattgefunden. Durch diese Institutionen will man den Einfluß des Landes und der localen Interessenten auf die Gestaltung und den Betrieb des Eisenbahnwesens sichern. Auf den ersten Punkt wollen wir hier gar nicht eingehen, und der zweite berührt uns nur bis zu einem gewissen Grade. Es ist unsere Absicht nicht, die politische Seite der großen Frage zu beleuchten, sondern die technische, volkwirthschaftliche und sociale.

Die bedenklichste Folge, welche von dem von uns soeben markirten Standpunkte aus eine lediglich centralisirende Verwaltung des Eisenbahnwesens hat, besteht darin, daß erstens der großartige Industriebetrieb, welchen das Eisenbahnwesen in seiner Gesamtheit darstellt, zum directen Staatsbetriebe wird, und daß alle davon abhängigen Menschen und Familien direct vom Staate abhängig, alle dabei beschäftigten Beamten Staatsbeamte werden, und daß zweitens alle Industriebetriebe, welche allein oder doch hauptsächlich für die Eisenbahnen arbeiten, in kurzer Zeit ebenfalls zu reinen Staatsbetrieben werden müssen, ihre Arbeiter und Beamten also dann gleichfalls in directe Abhängigkeit vom Staate kommen. Es werden nicht nur die Werkstätten, welche jetzt bereits von den Eisenbahn-Verwaltungen selbst betrieben werden, vom Staate weiter betrieben werden müssen, sondern auch jene Werke, die hauptsächlich für die Eisenbahnen arbeiten — wie die Fabriken, welche eiserne Brücken, den eisernen Oberbau, also Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen zc., und die Betriebsmittel, wie Wagen, Locomotiven und sonstige Maschinen, liefern —, in Staatsbetrieb übernommen werden müssen. Doch ist auch dies noch nicht alles. Denn da etwa zwei Drittheile der gesammten Eisenproduction durch das Bedürfniß der Eisenbahnen hervorgerufen werden, so daß es kaum ein in der Eisenbranche arbeitendes Werk giebt, welches ohne die Eisenbahnen als Abnehmer existiren könnte, so darf man kühn behaupten: Die gesammte Eisen- und Stahlindustrie vom Eisenstein- und Kohlenbergwerk bis zu den Maschinen-, Wagen- und Locomotivbau-Anstalten müßten in Staatsbetrieb genommen werden. Außerdem giebt es noch eine Menge von einzelnen kleinen Gewerbszweigen, welche sich in der gleichen Lage befinden würden. Denn es ist klar, daß der Staat, sobald er alleiniger oder doch Hauptabnehmer einer Industrie ist, sofort die Preise allein bestimmen wird und muß, und zwar successive immer niedrigere Preise, da er ja im Interesse der

Steuerzahler so wohlfeil als möglich verwalten und bauen soll, sodaß in kurzer Zeit alle Werke, welche nicht unter den allergünstigsten Verhältnissen arbeiten, eingegangen sein werden und nur wenige Zeit später auch die letzten Werke nur dadurch werden erhalten werden können, daß der Staat dieselben selbst in Betrieb nimmt. Dies sind klar zu übersehende und künftig unabwendbar eintretende Konsequenzen eines völlig centralisirenden Staatsbahnsystems.

Wir heben diesen Punkt, welcher für einen großen Theil unserer vaterländischen Industrie von einschneidendster Bedeutung ist, aufs angelegentlichste hervor, da derselbe weder in den darauf bezüglichen Landtagsdebatten, noch in der Presse in seiner ganzen Tragweite gewürdigt worden ist. Daß die großen Eisenindustriellen den von uns eventuell prophezeiten Lauf der Dinge gleichfalls voraussehen, geht aus einer wenn auch nur vorübergehend in mehreren Zeitungen aufgetauchten Nachricht hervor, daß mehrere der bedeutendsten Eisenwerkbesitzer Westfalens, unter anderen Krupp in Essen, ihre Werke dem Staate zum Verkauf angeboten hätten. Natürlich: wenn neben den Gußstahlkanonen, den geschmiedeten Panzerplatten der Kriegsschiffe und den Hartgußschalen der Panzercabonnière für die Festungen auch noch der ganze Eisenbahnbedarf vom Staate bestellt wird, dann verschwinden die übrigen Abnehmer, und — die Eisenindustrie wird Staatsindustrie. Was aber, nachdem die größte und wichtigste Industrie an den Staat übergegangen sein wird, von privaten Industriebetrieben noch übrig bleibt, wird nur zu sehr geneigt sein, dem einmal in Bewegung gesetzten großen Strome zu folgen. Die Socialisten dürften sich dann freuen, das Ideal ihrer Wünsche auf dem unblutigen Wege anscheinend völlig organischer Entwicklung verwirklicht zu sehen. Hier droht eine Gefahr für das Volks- und Staatsleben, welche nicht schwarz genug gemalt werden kann. Aber nehmen wir selbst an, daß die Zeiten des socialistischen Staates noch einigermaßen entfernt seien: wohin soll es führen, wie inhaltlos und matt wird der größte und beste Theil unserer Industrie, derjenige, welcher die kernigsten und kräftigsten Arbeiter, die tüchtigsten Techniker und die intelligentesten Unternehmer beschäftigt und nährt, welcher die Initiative, die geistige und körperliche Kraft und die Erfindungsgabe jedes Einzelnen vom obersten Leiter eines Werkes bis zum gemeinen Arbeiter herab immerfort anspornt und wach erhält, welcher dem Einzelnen gestattet, durch besondere Anstrengungen oder Erfindungen reicheren Gewinn zu erwerben — wie inhaltlos und matt würde dieser größte und beste Theil unserer Industrie dahinsiechen, wenn nur ein Unternehmer das Ganze betriebe — und wenn dieser eine selbst der Staat ist. Der Staat kann das massenhafte ihm unterstellte Menschenmaterial nur gleichmäßig und schablonenmäßig behandeln, kann die Eigenthümlichkeiten der Einzelnen nicht genügend berücksichtigen, darf außerordentlichen Gewinn für den Einzelnen nicht zulassen,

darf dem Erfindungsgeiste nur wenig entgegenkommen, weil er sich durch Neuerungen überall leicht selbst Concurrenz und Schwierigkeiten schafft; kurz der Staat entbehrt aller der Mittel, durch welche die Leistungsfähigkeit des Einzelnen nach Qualität und Quantität mit Leichtigkeit vervielfacht werden kann, und welche vor allem die Freude an der eigenen Arbeit und am Leben schaffen.

Die Aussicht für eine solche Entwicklung unserer gesamten Eisenindustrie und mancher anderen kleinen Industrien, wie sie durch einseitige Centralisation unseres Eisenbahnwesens allmählich hervorgerufen werden könnte, scheint uns eine sehr trübe, und die „Verstaatlichung“ der Eisenbahnen würde unseres Erachtens ein höchst unheilvoller Weg sein, welchen die Staatsregierung betritt, wenn es nicht Mittel gäbe, um die möglichen nachtheiligen Folgen des reinen Staatsbahnsystems abzuwenden, ohne sich ihrer wesentlichen Vortheile zu begeben.

Wie sich der Staat aller der Vortheile versichern möge, welche die Verwaltung der Bahnen durch den Staat dem Lande bringen soll, als: einfache, klare und zweckmäßige Tarife, zweckmäßige Disposition der Routen, zweckmäßige Fahrpläne, Erleichterung und Verbesserung der internationalen Verkehre, Ueberleitung ausländischer Transporte auf deutsche Bahnen, prompte Anschlüsse für die Schnellverkehre, möglichste Wahrnehmung aller militärischen Bedürfnisse zc., darauf brauchen wir hier nicht einzugehen; mit der Lösung dieser Fragen hat es keine Noth, und geeignete Maßnahmen in dieser Richtung werden ohne Zweifel getroffen werden. Wir wollen hier nur nach denjenigen Einrichtungen suchen, welche bei der zu erwartenden Centralisation das nöthige Gegengewicht abgeben, die Berücksichtigung der landschaftlichen und localen Bedürfnisse wahren und die Individualität der einzelnen Landestheile und eines großen Theiles seiner Bewohner erhalten können. Nach unserer festen Ueberzeugung können nur durch kräftige Mittel der Decentralisation jene angedeuteten großen Gefahren beschworen werden. Diese Decentralisation wird erreicht, wenn man den Grundsatz der Selbstverwaltung kleinerer Abtheilungen, in welche das große Gesamteisenbahnnetz zu theilen ist, zur Anwendung bringt. Ohne eine Zerlegung in Theilnetze und specialisirende Verwaltung nach Theilnetzen dürfte an eine heilsame Lösung der uns beschäftigenden großen Frage kaum zu denken sei.

Es handelt sich also darum: In welche Unterglieder soll die gesammte Verwaltung der Eisenbahnen zerfallen? — Im Anschluß an die politische Eintheilung des Staates würde es am nächsten liegen, daß je eine Provinz eine Eisenbahndirection erhielte, deren Bezirk, soweit thunlich, mit dem Territorium der Provinz zusammenfiel. Dieses Verhältniß böte unvergleichliche Vorzüge, indem den obersten Gliedern der Eisenbahnverwaltung Hauptglieder des Staates mit der berufenen Vertretung ihrer besonderen Interessen und den Organen der

Selbstverwaltung gegenüberstehen würden. Denn offenbar kann am leichtesten eine wirksame und lebendige Wahrnehmung der besonderen Verkehrsinteressen einer Provinz stattfinden, wenn derselben ein Organ der Eisenbahnverwaltung entspricht, welches das in ihrem Territorium gelegene Eisenbahnnetz in allen Beziehungen genau kennt, welches mit den Aussichten für dessen etwaige weitere Ausdehnung, wie überhaupt mit den gesammten Verhältnissen der Provinz völlig vertraut ist, und welches fortdauernd die Verantwortung für die Verwaltung dieses besonderen Theiles des großen Ganzen zu tragen hat. Wie werden sich dagegen die Verhältnisse gestalten, wenn solche selbständige Unterglieder der Eisenbahnverwaltung nicht vorhanden sind, welche ihre Aufmerksamkeit einer bestimmten Provinz fort und fort zuzuwenden haben? Ist die Eisenbahnverwaltung als einheitliches Ganzes durch eine Centralverwaltung, sei es der Gesamtvertretung des Staates, sei es den Vertretungen der einzelnen Provinzen gegenübergestellt und verantwortlich, so müssen unzweifelhaft die provinziellen und localen Wünsche in eine ungünstige Lage kommen; erstens weil die Gesamtvertretung des Staates sich nicht auf diese localen Bestrebungen einlassen darf, denn nur die Vertreter aus der betreffenden Provinz können genügend informirt sein, die übrigen stehen der Sache zu fern und werden nicht gern etwas bewilligen wollen für eine Unternehmung, welche sie nicht näher kennen, da hier die speciellen Verhältnisse allein eine vorzugsweise Berücksichtigung der Ansprüche begründen können; zweitens weil die Centralverwaltung der Eisenbahnen der einzelnen Provinz gegenüber zu mächtig und den kleinen localen Verhältnissen zu weit entrückt sein, weil für dieselbe der Ausweg auch häufig zu nahe liegen würde, die Forderungen von der einen Seite durch diejenigen von einer anderen Seite zum Schweigen zu bringen.

Es ist also in hohem Grade wünschenswerth, daß zur Wahrung der besonderen landschaftlichen (wir meinen damit provinziellen) und localen Interessen provinzielle Eisenbahn-Directionen eingerichtet werden, deren Bezirk sich mit dem Territorium der Provinz deckt, und es ist nur zu untersuchen: 1) ob eine Abgrenzung der Eisenbahn-Directionsbezirke nach den politischen Grenzen einer Provinz durchführbar oder unmöglich sei, und 2) ob eine derartige Größe der Bezirke im allgemeinen eine zweckmäßige sei.

Zu 1) lehrt freilich die Betrachtung einer beliebigen Eisenbahnkarte, daß die provinziellen Grenzen die Bahnlinien fast allerwärts mitten auf der freien Strecke durchschneiden; fast niemals liegen wichtige Städte einer Provinz auf deren Grenze, die Hauptstädte meist im Herzen derselben; es zeigt sich demnach, daß der gesammte Eisenbahnbetrieb in seiner anscheinend naturgemäßen Verwaltung nach Strecken, deren beide Endpunkte wichtige Städte oder Anschlußorte sind, völlig zerrissen werden würde, ein Umstand, der große Bedenken

hervorrufen könnte. Diese Bedenken wären aber nur dann berechtigt, wenn die Verwaltung nach Strecken jetzt noch als die naturgemäße für ein reich mit Eisenbahnen ausgestattetes Land, wie Preußen und Deutschland, angesehen werden könnte. Dem ist jedoch nicht so. Die größten Schwierigkeiten für Betrieb und Verwaltung bieten nämlich — wie jedem Eisenbahnbeamten bekannt und für den Laien leicht einzusehen ist — nicht die freien Strecken der Bahnen, sondern die Bahnhöfe. Der Betrieb der Bahn auf freier Strecke ist ein überaus einfacher im Vergleich mit dem der Bahnhöfe. Ist ein Zug im Bahnhofe abgelassen, so legt er seinen Weg ohne Schwierigkeit nach Vorschrift zurück; es geht, Dank der großen Vollkommenheit der Betriebsmittel, des Schienenoberbaues, einer vorzüglichen Bahnbewachung und =Unterhaltung, endlich einem vorzüglichen Signal= und Meldewesen, gleichsam Alles von selbst. Die Schwierigkeiten beginnen erst wieder, sobald sich der Zug einem neuen Bahnhofe nähert; dann gilt es, besondere Vorsicht zu üben, die Signale zu beobachten, Gefahren auszuweichen, Aufenthalte zu vermeiden, im Bahnhof das Aus= und Einsteigen der Passagiere, das Verladen des Gepäcks zu überwachen, neue Wagen einzuschieben, die Maschine zu wechseln oder Wasser zu nehmen, Rangirbewegungen zum Uebergange auf andere Linien vorzunehmen u. s. w. In den Zusammenlaufspunkten mehrerer Linien vermehren sich die Schwierigkeiten in wachsender Progression; es bedarf dies keiner Ausmalung, jedermann kennt das Treiben auf einem Bahnhofe bei Ankunft und Abgang der Personenzüge. Für die Güterbeförderung liegt aber der Schwerpunkt der Betriebs= und Verwaltungsthätigkeit noch weit mehr in den Bahnhöfen als auf der freien Strecke; die ganze An= und Abfuhr der Güter, die Expedition, die Verladung, das Rangiren geschieht in den Bahnhöfen. Kurz es findet sich, daß vom ganzen Betriebs= und Verwaltungswesen einer Eisenbahn, mit einer einzigen gleich noch zu besprechenden Ausnahme, alle Geschäftszweige entweder an die Bahnhöfe gebunden sind oder sich — wie die Bahnbewachung und Bahnerhaltung — in einer gleichförmigen und gleichwerthigen Weise derart auf die freie Strecke vertheilen, daß es, abgesehen von einigen untergeordneten leicht zu wählenden Rücksichten, ganz gleichgiltig ist, an welcher Stelle sich zwei Betriebsbezirke trennen. Dagegen muß hervorgehoben werden, daß es in letzter Hinsicht — auf Bahnbewachung und Bahnerhaltung —, wie in jeder anderen nachtheilig ist, wenn in einem Zusammenlaufs= oder Knotenpunkte mehrerer Bahnlinien mehr als eine Verwaltung etablirt ist. Wenn man aber die Eisenbahnverwaltung nach Strecken organisirt, so findet eben diese Trennung der Verwaltungen nothwendig in Zusammenlaufs= oder Knotenpunkten statt; deshalb führen an vielen Orten, und zwar an den größten und wichtigsten, mehr als eine Eisenbahnverwaltung coordinirt das

Commando. Dies wirkt verderblich, die Verwaltungen sind einander nur im Wege und schieben sich gegenseitig die Arbeit und Verantwortung zu.

Der einzige Zweig des Eisenbahnbetriebes also, welcher sich zweckmäßig nur nach Strecken ordnen läßt, ist der eigentliche Zugförderungs- und Fahrdienst. Angenommen, daß die Frage der Stellung der Wagen — Güter- wie Personenwagen — und die Abrechnung hierüber zwischen den einzelnen Verwaltungsbezirken keine besonderen Schwierigkeiten bietet, so handelt es sich hauptsächlich um die Stellung der Locomotiven mit den zugehörigen Führern und Heizern und um die Zugführung und Zugbegleitung durch Zugführer, Packmeister, Schaffner und Bremser, sowie um die oberste Leitung dieses Personals. Es muß jedoch hier der gesammte Fahr- und Maschinenführerdienst, welcher dem Rangiren und Fahren in den Stationen dient, vom eigentlichen Streckenfahrdienst getrennt und durch ein den Bahnhöfen adhärirendes Personal versehen werden; ferner ist der Binnenverkehr der Directionsbezirke auszuscheiden, d. h. der Verkehr auf solchen Strecken, deren beide Endpunkte innerhalb eines Bezirkes liegen; diese haben Zugpersonal und Maschinen, welche dem betreffenden Bezirke angehören. Es bleibt also nur die Leitung des eigentlichen Streckenfahrpersonals und die Stellung der Zugmaschinen für solche Strecken übrig, welche durch die Grenzen der Provinzen geschnitten werden. Da die Bahnzüge in der Regel von großen Städten und Verkehrsmittelpunkten ihren Ausgang nehmen, so finden sich daselbst auch am zweckmäßigsten das Zugpersonal und die nöthigen Maschinen vor. Man könnte zwar an den Grenzen der Bezirke Maschine und Zugpersonal wechseln lassen, wie dies gegenwärtig beim Uebergange von einer Bahnverwaltung auf eine andere häufig stattfindet, auch würde im allgemeinen der Durchmesser einer Provinz vielleicht noch eine hinreichend große Strecke sein, um einen entsprechenden Wechsel des Zugpersonals nicht allzu oft eintreten zu lassen. Allein es kommt hier doch meist nur der halbe Durchmesser in Betracht, da die im Mittelpunkte befindlichen Hauptstädte die Ausgangspunkte sind, und diese Strecken wären jedenfalls zu klein. Andererseits müßte man die Grenzbahnhöfe der Bezirke ganz neu einrichten, insbesondere durch Erbauung von Locomotivschuppen mit Zubehör, Uebernachtungslocalen etc. Dies würde aber wegen der Größe der Kosten und aus manchen anderen Gründen nicht möglich sein. Es bleibt sonach nichts anderes übrig, als diesen Streckenfahrdienst eben nach Strecken zu betreiben; dies hindert aber durchaus nicht, die gesammte übrige Verwaltung nach Bahnhöfen zu organisiren. Jenes kann nun so geschehen, daß der Streckenfahrdienst für jede durch eine Grenze geschnittene Strecke zwischen den beiden theilhaftigen Directionen in der Weise vereinbart wird, daß nur eine derselben die Leitung des Fahrdienstes auf der fraglichen Strecke übernimmt. Es wird also jede Provinz einen Betriebspark

an Zugmaschinen und ein Corps von Maschinen- und Zugpersonal erhalten, durch welche 1) die internen Züge der Provinz, 2) mehrere von Provinz zu Provinz durchgehende Strecken betrieben werden. Andere Strecken derselben Provinz werden in durchgehende Verwaltung (hinsichtlich der Zugförderung) von den Nachbarprovinzen übernommen. Hierüber die nöthigen Vereinbarungen zwischen den Provinzen zu erzielen und die gegenseitige Abrechnung zu bewirken, wird nicht schwierig sein, wenn man bedenkt, wie complicirte Verhältnisse gegenwärtig durch besondere Verträge geordnet werden müssen.

Wir sehen also, daß der Schwerpunkt der Eisenbahnverwaltung und der Ausgangspunkt für die Fortschritte im Betriebswesen heutzutage nicht sowohl im Betriebe der freien Strecke als vielmehr im Betriebe der Bahnhöfe und Zusammenlaufspunkte (Anschlüsse) zu suchen ist, und hieraus folgt wieder, daß einer Abgrenzung der Eisenbahn-Directionsbezirke nach den Grenzen der Provinzen, wodurch die größeren Linien meist in der Mitte und auf freier Strecke zerschnitten werden, in Rücksicht auf den Betrieb der Bahnen nichts im Wege steht. Nur der größere Streckenfahrtdienst erfordert eine eigenartige Einrichtung nach Strecken, welche jedoch die Organisation der übrigen Verwaltungszweige nicht mit beeinflusst.

Wir kommen nun zu dem zweiten der oben berregten Punkte: Hat das Territorium einer Provinz im allgemeinen eine zweckentsprechende Größe, um als ein einheitlicher Bezirk einer Eisenbahndirection zugewiesen zu werden? In der That möchten wir die Frage bejahen. Zu klein ist ein solcher Verwaltungsbereich jedenfalls nicht, aber auch nicht zu groß, wie das Beispiel mehrerer preussischen Eisenbahndirectionen, welche 1000 bis 1500 Kilometer und darüber verwalten, ferner die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die großherzoglich badischen, königlich württembergischen und königlich sächsischen Staatsbahnen beweisen, welche sämmtlich einheitliche Staatsbahncomplexe von ähnlicher Größe unter einer Direction vereinigen.

Es wird also nur zu untersuchen sein, auf welchem Wege das Princip der Selbstverwaltung für diese Theilnehe zur Einführung gebracht werden kann. Das zu erstrebende Ziel ist: Entwicklung möglicher Selbstverwaltung für die Eisenbahnen durch die Provinzen, lebendige Theilnahme und Initiative der provinzialen Vertretungen: der Landtage, Kreise und Gemeinden. Wie kann die lebendige Betheiligung dieser Körperschaften hervorgerufen und dauernd erhalten werden? Am vollständigsten jedenfalls dadurch, daß man einer jeden Provinz sämmtliche in derselben befindlichen Bahnen mit allen Einkünften und daran haftenden Schulden und Lasten zum Eigenthum überwies mit der Verpflichtung, dieselben innerhalb des Rahmens allgemeiner Eisenbahngesetze und mit Unterordnung unter die einzusetzende Central-Eisenbahnbehörde frei nach ihrem

Ermeßsen zu verwalten, zu bewirthschaften, zu erweitern zc. Dabei könnten und müßten die provinziellen Eisenbahndirectionen trotzdem Staatsbehörden, d. h. vom Staate eingesetzte, besetzte und besoldete Behörden und überhaupt alle wichtigeren Beamten bis zu einer gewissen unteren Grenze Staatsbeamte sein. Die provinziellen Eisenbahndirectionen sind also dann Behörden, welche vom Staate dazu beauftragt sind, die bezüglichen Eisenbahnneze nach Wunsch und Interesse der Eigenthümer — d. i. der Provinzen — und gemäß den allgemeinen vom Gesamtstaate ausgehenden Gesetzen und Vorschriften, welche die nöthige Einheitlichkeit und die großen staatlichen, insbesondere auch militärischen Interessen schützen, zu verwalten. Daß die Wünsche der Provinzen ihre genügende Berücksichtigung finden, dafür bürgen deren große Rechte, indem sie den ganzen Betriebs- und Bewirthschaftungsplan, sowie die Neubauten zu genehmigen haben. Die provinziellen Eisenbahndirectionen würden unter dem Eisenbahnname stehen, als der Centralbehörde, welche die durchgehenden Verkehre und die Tarife ordnet, die gesamtstaatlichen Interessen wahrnimmt und alle Beamten bis zu einer angemessenen Grenze hinab anstellt. Wird eine Einigung über den Betriebs- und Bewirthschaftungsplan zwischen der Vertretung und der Eisenbahndirection einer Provinz nicht erzielt, so stünde dem Eisenbahnname der Entscheid zu, bei welchem es vorläufig jedenfalls sein Bewenden hätte, sei es, daß die Provinz dadurch endgiltig zufrieden gestellt ist, oder sei es, daß dies nicht stattfindet, in welchem Falle das Eisenbahnname seine Entscheidung vor der Gesamtvertretung des Staates zu rechtfertigen haben würde.

Wir fügen hier einen weiteren Vorschlag ein, welcher für die von uns geplante Ordnung des Betriebes von großer Wichtigkeit ist, und welcher eine striete Centralisation in demjenigen Theile des Eisenbahnverkehrs bewirken soll, der derselben am meisten bedarf, wir meinen im durchgehenden Personen-, insbesondere im Eilgutverkehr. Dieser Verkehr verlangt bei weitem die größte Sorgfalt im Vergleich mit allen übrigen Eisenbahnverkehren und die strengste einheitliche, die internationalen Verkehre berücksichtigende Verwaltung und Oberleitung. Er wird daher am besten einer einzigen Behörde, analog der Postverwaltung, übertragen. Dieser Verkehr erhält seinen eigenen Betriebspark an Maschinen, Wagen und Beamten, während die provinziellen Neze verpflichtet werden, auf Verlangen und gegen entsprechende Vergütung die Eilzüge auf den bezeichneten Routen laufen zu lassen und die erforderliche Bedienung der Züge durch Signalisirung zc. zu leisten. Die Mitbenutzung der Stationsgebäude wird natürlich gleichfalls ausbedungen. Hierdurch werden sowohl die Interessen des großen durchgehenden und internationalen Personenverkehrs am zweckmäßigsten erfüllt, als auch die provinziellen Verwaltungen speciell auf die Gebiete concentrirt, zu denen sie besonders berufen und befähigt sind.

Es scheinen uns keine erheblichen Bedenken vorzuliegen, warum sich eine solche Arbeitstheilung in der Verwaltung der Eisenbahnen, wie sie im Vorhergehenden kurz skizzirt ist, nicht herstellen lassen sollte. Dieselbe würde, wie wir glauben, von den segensreichsten Folgen sein für die Entwicklung der localen Verkehrsbedürfnisse und für eine lebendige Theilnahme in allen Theilen des Landes und der Bevölkerung an diesem wichtigen Gegenstande, ohne daß darum diejenigen Betriebszweige, welche eine streng centralisirende Behandlung erfordern, wie die Ordnung der durchgehenden Personen- und Güterverkehre und die Tarife, im geringsten dabei zu leiden brauchen; im Gegentheile sollen auch in dieser Richtung die bedeutendsten Fortschritte erzielt werden. Freilich wird uns ohne Zweifel vorgeworfen werden, daß durch Verwirklichung unserer Vorschläge allzu verwickelte Verhältnisse zwischen den theilhaftigen Verwaltungen und Körperschaften entstehen würden, daß die Abgrenzung der Competenzen der Einzelnen schwierig sei. Ganz leicht wird die zu lösende Aufgabe allerdings nicht sein, aber jedenfalls nicht schwieriger als die bereits gelöste Aufgabe der Ordnung unserer gegenwärtigen Verhältnisse. Auf gegenseitigen guten Willen und einen vorurtheilsfreien Blick der Theilhaftigen muß man natürlich immer bis zu einem gewissen Grade rechnen dürfen; andrerseits ist es ja das Wesen der Selbstverwaltung, daß sie etwas verwickeltere Verhältnisse schafft als die reine Centralisation; dafür begünstigt sie aber die Individualisirung und schafft Leben und Interesse.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern, ob jede Provinz ihren eigenen Wagenpark haben soll, oder ob es nicht zweckmäßiger sei, den gesammten Betriebspark der Eisenbahnen in der Hand eines einzigen Besitzers zu vereinigen, welcher dieselben nur immer dahin dirigirt, wo sie am nothwendigsten sind, welcher wegnimmt, wo zuviel ist, und hinbringt, wo Mangel ist, wobei jedoch möglichst auf Beförderung unbeladener Wagen Rücksicht zu nehmen wäre. Die Vortheile, welche die letztere Betriebsart bieten könnte, werden vielfach überschätzt, ihre Nachtheile aber unterschätzt. Es wäre gewiß unthunlich, vom Centralpunkte, etwa von Berlin aus täglich die Vertheilung der Wagen nach dem angemeldeten Bedürfnisse vorzunehmen; diese Vertheilung geschieht am besten durch den Ausgleich zwischen kleineren Gebieten, denen ein gewisser Wagenpark eigenthümlich zugehört, also zwischen den Provinzen. Es hat durchaus keine Nachtheile, wenn für die Benutzung der Wagen eines andern Besitzers Miethe bezahlt werden muß; dies wird sogar zu einer möglichst vollständigen Ausnutzung des Betriebsmaterials anspornen. Für eine genügende Controle und Reparatur des Wagenparks ist aber gleichfalls die Vertheilung auf kleinere Bezirke günstiger. Hierüber sind die treffenden Bemerkungen des Eisenbahndirectors

Ramsauer in seinem Aufsage: „Die Reichseisenbahnfrage“ (2. Auflage, Oldenburg) sehr zu beherzigen.

Auf die Frage der Secundärbahnen, welche heute fast ebenso im Vordergrund des Tagesinteresses steht wie die der Hauptbahnen, im Folgenden etwas näher einzugehen, wird um so gerechtfertigter sein, als eine kräftige Förderung der ersteren ohne eine principielle Lösung der letzteren wohl nicht möglich ist. Der größte Theil der wünschenswerthen Secundärbahnen wird für sich voraussichtlich keine genügende Rente einbringen, wohl aber dürfte die Anlage sehr vieler Secundärbahnen noch als rentabel erscheinen, wenn man sie als Zubringer und Auffauger des Verkehrs für die großen Netze betrachtet, deren Einnahmen dadurch erhöht werden. Daher ist es in der Natur der Sache begründet und richtig, daß die Besitzer der Hauptbahnen diese Secundärbahnen bauen und betreiben müssen. Wie viele und welche Hauptbahnen können nun an dem Entstehen einer bestimmten Secundärbahn ein besonderes Interesse haben und in welchem Grade im Vergleich miteinander? Dies ist schwer oder gar nicht zu bestimmen. Auch hier bleibt es das einfachste und zweckmäßigste, wenn wir provinziale einheitliche Netze haben; diese würden groß genug sein, um von erweitertem Gesichtspunkte aus die Bauwürdigkeit der einzelnen Secundärlinien betrachten und um allmählich die nöthigen Mittel zur Erbauung flüssig machen zu können. Auch ist es wohl nicht gerechtfertigt, daß man jetzt, nachdem das Netz der Hauptbahnen im wesentlichen fertig ausgebaut ist, den Bau von Local- oder Secundärbahnen in einer Provinz, wo derselbe schon rentabel wäre, im Sinne einer gleichmäßigen Gerechtigkeit gegen die übrigen Provinzen aufhalte, welche in weniger günstiger Lage sind. Hier wirklich „gerecht“ zu sein, ist beinahe unmöglich. Besser ist wohl, daß jede Provinz auf dem ihr bekannten Gebiete und mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln thut, was sie kann; es wird dann gewiß Vieles ohne Hilfe des Staates zu Stande kommen, und der Staat wird um so eher in der Lage sein, unter besonderen Verhältnissen Zuschüsse gewähren zu können.

Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß auch die selbständige Initiative der Kreise, Gemeinden und Privaten gegenüber der Provinz durch besondere Gesetze und Bestimmungen gesichert werden muß, damit die provinziellen Verwaltungen ihrerseits nicht in denselben Fehler verfallen, welchen man von einer allgemeinen centralisirten Staatsverwaltung befürchtet, daß sie nämlich die Selbstthätigkeit der Localinteressenten ertöden. Es könnte z. B. die Bestimmung bestehen, daß die Provinz verpflichtet ist, jede Bahnlinie, welche durch Private, Gemeinden oder Kreise im Unterbau und mit Stationsgebäuden u. fertigt hergestellt ist, mit Oberbau zu versehen und in Betrieb zu nehmen, wo gegen der Unterbau Eigenthum der Provinz wird u. dgl. m. Diese Bestim-

mungen können in verschiedenen Provinzen verschieden sein, je nach den Terrain-, Verkehrs- und den sonstigen Verhältnissen derselben.

Auch die Frage, ob das neuzuerbauende Netz von Secundärbahnen, nach welchem alle Welt verlangt, normale oder schmale Spur haben soll, ist für uns von großer Bedeutung. Ohne näher die Merkmale untersuchen zu wollen, wodurch die Secundärbahnen sich einerseits von den Hauptbahnen und andererseits von den Tertiär- und Industriebahnen, oder wie sie sonst heißen sollen, unterscheiden, scheint uns doch soviel festzustehen, daß der Bau einer Reihe von solchen Secundärbahnen erforderlich werden wird, für welche man entschieden noch die normale Spurweite der Hauptbahnen wählen sollte, daß aber außerdem eine Menge von Linien zu bauen ist, für welche die Vortheile der Schmalspur besonders lebhaft hervortreten würden. Zwar ist ein vermittelndes System für Secundärbahnen in Vorschlag gebracht worden, welches die Normalspur beibehalten, aber bedeutend verkleinerte Betriebsmittel einführen will, sodaß die Wagen der Secundärbahnen zwar auf den Hauptbahnen und in den Zügen der Hauptbahnen laufen können, aber nicht die Betriebsmittel der Hauptbahnen auf den Secundärlinien. Dieses System hat Vieles für sich, wenn der größte Theil der Secundärlinien darnach erbaut wird. Dasselbe müßte also allgemein obligatorisch gemacht werden. Hierzu aber hat man sich von Seiten der Staatsregierung bis heute noch nicht entschlossen. Will man sich aber hierfür nicht entscheiden — und es hat den Anschein, als ob es nicht geschehen würde —, so wird es unumgänglich nothwendig, auch die Schmalspur zu acceptiren, und zwar darf es dann nur eine Schmalspur geben. Auch müssen Normen aufgestellt werden hinsichtlich der zulässigen Größe und Belastung der Betriebsmittel, des Normal-Lade- und Durchfahrtsprofils u., welche nur die Anwendung eines einheitlichen schmalspurigen Systems — wie das breitspurige bei den Hauptbahnen — zulassen.*) Denn ohne Zweifel wird sich bei weiterer Verdichtung des Eisenbahnnetzes die eine Schmalspurbahn mit der andern sehr häufig berühren, und es wäre unverantwortlich, wollte man es dahin bringen, daß sich zwischen den Schmalspurbahnen nochmals jener Kampf der Spurweiten erhöhe, welchem bei den Hauptbahnen seiner Zeit große Opfer gebracht werden mußten. Wir nehmen also an: es werden für die Zukunft noch Secundärbahnen von der Normalspurweite der Hauptbahnen und solche von der schmalen Normalspurweite nöthig werden. Für beide Arten von Secundärbahnen aber müssen wir verlangen, daß dieselben von den Besitzern der Hauptnetze, den Provinzen,

*) Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat die Normen für zwei Schmalspurssysteme vorgeschlagen, für die Spur von 1,00 und von 0,75 Meter; man wird sich aber nothwendigerweise auf eine beschränken müssen.

erbaut, bewirthschaftet und betrieben werden; die breitspurigen, weil dieselben nur noch für die Besitzer der Hauptbahnen als Zubringer rentabel werden, die schmalspurigen, weil diese vielfach nicht nur als Zubringer, sondern auch an und für sich rentabel werden, und weil die Verwaltung des Hauptbahnnetzes diese mit viel geringeren Kosten nebenher verwalten und betreiben kann als besondere kleine Verwaltungen.

Die Lösung der Secundärbahnfrage würde also im Anschlusse an unsere decentralisirenden Vorschläge eine sehr einfache und günstige werden. Das Hauptaugenmerk jeder Provinz würde darauf gerichtet sein, sich ein möglichst reiches Netz von Secundärbahnen zu verschaffen. Es würde also jede Provinz ein Tableau aller wünschenswerthen Linien auf beschränktem und wohlbekanntem Gebiete ausarbeiten, daraus würden sich durch Verhandlungen von Provinz zu Provinz die zunächst bauwürdigen Linien herausstellen, und ohne Zweifel würde dann aus den eigenen Mitteln der Provinzen gebaut werden, was irgend gebaut werden kann. Der Staat oder die Gesamtvertretung des Staates würde nur ausnahmsweise in die heikle Lage kommen, sein Gewissen zu befragen, welcher der Provinzen er diesmal eine Zubuße zum Bau von Secundärbahnen gewähren und wie die Linie laufen soll.

Fassen wir die im Vorstehenden gemachten Vorschläge nochmals in Kürze zusammen, so ergeben sich die folgenden Hauptpunkte:

1) Der Staat besorgt direct nur den durchgehenden und internationalen Eilgutverkehr mit eigenem Betriebspark und Fahrpersonal. Die Erhaltung aller Bahnstrecken und den Betrieb im übrigen, sowie die Verwaltung giebt derselbe dagegen an die Provinzen ab.

2) Jeder Provinz wird das in derselben befindliche normalspurige Eisenbahnnetz zur selbständigen Verwaltung und Bewirthschaftung überwiesen, am besten als Eigenthum. Wo dies letztere Verhältniß nicht möglich ist, sollen wenigstens alle Einnahmen des territorialen Netzes der Provinz zufließen, wogegen diese alle Ausgaben für Betrieb, Verzinsung und Amortisation der Schulden zc. zu tragen hat.

3) Jede Provinz hat ihren eigenen Wagenpark an Personen- und Güterwagen, nur die Eilzüge haben dem Staate gehörige Wagen.

4) Jede Provinz hat ihren eigenen Betriebspark an Locomotiven und ihr eigenes Corps an Maschinenführer- und Fahrpersonal; nur die durchgehenden Eilzüge haben eigene, dem Staate gehörige Maschinen und der Staatsverwaltung direct und allein unterstehendes Maschinen- und Fahrpersonal.

5) Jede Provinz besorgt a) die Zugförderung für ihren internen Verkehr selbst, dagegen ist b) die Zugförderung auf solchen längeren Strecken, welche durch die Grenzen einer Provinz getheilt werden, nur einer Provinz zu über-

tragen, worüber besondere Vereinbarungen zwischen den benachbarten Provinzen erforderlich sind.

6) Das Eisenbahnamt ist die oberste staatliche Behörde, welche das ganze Eisenbahnwesen im großen ordnet, die oberste Aufsicht führt und Conflict zwischen den provinziellen Directionen u. s. w. vorbehältlich späteren weiteren Verfahrens sofort entscheidet.

7) Die „Verwaltung der Sitzüge“, deren Aufgabe unter 1) angegeben ist, ist eine reine Staatsbehörde, bez. ein reiner Staatsbetrieb. Ob derselbe einen Theil der Postverwaltung bilden soll, bleibt fraglich; jedenfalls muß er dem Eisenbahnamente so gut wie die provinziellen Directionen unterworfen sein.

8) Die Verwaltung der provinziellen Neze erfolgt durch provinzielle Eisenbahndirectionen, welche zwar Staatsbehörden sind, aber vom Staate den Auftrag haben, innerhalb des Rahmens der allgemeinen Gesetze und Vorschriften für das Eisenbahnwesen und unter strenger Berücksichtigung der Normen, welche im Interesse der größeren, durchgehenden Verkehre zc. vorgeschrieben sind, die provinziellen Neze möglichst nach Wunsch und Willen der betreffenden Provinzen zu verwalten, da dieselben Eigenthümer der Neze sind und, soweit möglich, den Betriebs- und Bewirthschaftungsplan im voraus zu genehmigen haben.

9) Die unteren Eisenbahnbeamten sollen, soweit als irgend thunlich, Provinzialbeamte sein; es können dies überhaupt alle unteren Beamten, das heißt alle solche sein, welche nicht einer höheren wissenschaftlichen Ausbildung bedürfen, und welche nicht die Gesamtleitung eines Verwaltungszweiges in den Händen haben. Für diese Unterbeamten können die Anstellungs-, Besoldungs- und Pensionsverhältnisse in den verschiedenen Provinzen durchaus verschieden sein. Versetzung derselben aus einer in die andere Provinz findet im allgemeinen nicht statt.

10) Hinsichtlich der Beförderung der Einheitlichkeit in den Constructionen soll der Staat sich jeder Einnischung enthalten oder sich nur auf das Aller-nothwendigste beschränken; er soll im ganzen nicht mehr fordern, als bereits jetzt von den Privatbahnen wegen der Sicherheit des Betriebes verlangt wird.

11) Der wesentlichste Fortschritt im Betriebe der Eisenbahnen ist künftighin nicht sowohl beim Betriebe der freien Strecke, sondern vielmehr beim Betriebe der Bahnhöfe, Anschlüsse und Knotenpunkte zu suchen. In jeder Stadt oder Ortschaft darf nur eine Eisenbahnverwaltung etablirt sein.

Der durchschlagendste Vorzug, welchen die in Vorschlag gebrachte Organisation mit sich bringen wird, besteht, wenn wir uns auf diejenigen Gesichtspunkte beschränken, deren Besprechung wir überhaupt beabsichtigt haben, darin, daß alle die hochbedenklichen Folgen nicht eintreten können, deren wir im Eingange gedacht haben. Wenn wir die hiernach sich ergebenden wichtigsten Vor-

züge, sowie die später bereits erwähnten weiteren nochmals recapituliren und einen und den anderen neuen Punkt hinzusetzen, so läßt sich etwa Folgendes zusammenstellen:

1) Es werden nicht weitere Industriebetriebe von den provinziellen Verwaltungen der Eisenbahnen übernommen werden müssen, als bereits von den seitherigen Eisenbahnverwaltungen, seien es private, seien es staatliche, betrieben wurden, denn es bleibt immer noch eine größere Anzahl von Nachfragenden und Arbeitgebern, welche vielfach verschiedene Interessen haben und verschiedene Rücksichten nehmen; es können also die Hütten-, Hohofen- und Walzwerke, Maschinen- und Wagenbau-Anstalten u. s. w. in ihrer privaten Entwicklung erhalten bleiben.

2) Es wird nicht ein unabsehbares Heer von Staatsbeamten und Staatsarbeitern dem Staate eine Last und eine Gefahr sein; denn die Provinzialbeamten sind als die Privatbeamten einer Provinz zu betrachten.

3) Es wird eine lebendige Weiterentwicklung in unserem Eisenbahnwesen, in den Constructionen, neuen Erfindungen zc. gesichert bleiben. Ein großer Theil der Fortschritte in dieser Beziehung wird aus dem Wettstreit und der Initiative der Fabriken hervorgehen, wodurch deren Stellung wieder eine vielseitigere und lebensvollere wird.

4) Es wird nicht ein unter anderen Verhältnissen unvermeidlicher Schematismus das frische Leben einer großen Klasse unserer Mitbürger vergiften.

5) Es wird eine gewisse Concurrrenz der Provinzen untereinander eintreten. Auf diesen Punkt wollen wir noch etwas näher eingehen. Eine Concurrrenz der Provinzen darf nicht eintreten in den Tarifen; sie soll sich aber bethätigen 1) im Bau neuer Linien, Abkürzungslinien, günstigerer Betriebslinien; 2) in der Art des Betriebes; 3) in der Art der Betriebsmittel. Wir müssen der Tariffrage hier eine kurze Berücksichtigung zu Theil werden lassen. So gewiß als die Erhaltung einer lebhaften Concurrrenz innerhalb der gesammten Eisenbahnverwaltung in allen übrigen Beziehungen eine unerläßliche Vorbedingung für eine günstige Weiterentwicklung ist, so sicher muß die Concurrrenz im Tarifwesen vollständig beseitigt sein; der Wunsch, dieses Ziel zu erreichen, ist ja einer der Hauptgründe, warum man zum allgemeinen Staatsbahnssystem greift. Es muß also dem Gesamtstaate vorbehalten bleiben, einfache, durchgreifende Bestimmungen über die Tarife aufzustellen, welche für alle Provinzen gleichmäßig gelten und ebenso für die bestehenden, wie die neu zu erbauenden Bahnen. Hat der Staat volle Freiheit, indem er durch die Rücksicht auf die Rechte der Privatbahnen nicht mehr beschränkt ist, so wird es nicht allzuschwierig sein, zweckentsprechende Normen zu finden, sei es, daß man Einheitsätze für den Betriebskilometer vorschreibt, welche auf die Herstellungs- und Erwerbskosten einer Bahnanlage im

speciellen gar keine Rücksicht nimmt, indem man einen Ausgleich im großen Ganzen, also schon im Reze jeder Provinz erwartet, sei es, daß man jene in Betracht zieht und etwa zur Bestimmung der normalen Betriebs-Einheitslänge mit in Rechnung zieht. Im ersteren Falle würden nur die Betriebskosten maßgebend sein, also wesentlich nur die Steigungen und besonders große Unterhaltungskosten einzelner Strecken in Betracht kommen. Das Fahrgeld für eine Person oder die Fracht für ein zu transportirendes Gut ergibt sich also durch Multiplication des betreffenden Einheitsfußes mit der Betriebslänge der zu durchlaufenden Bahnstrecke; hierzu tritt noch für die Güter eine für alle Transportentfernungen gleiche Expeditionsgebühr. Ob für größere Entfernungen eine Ermäßigung der Einheitsfüße eintreten soll, bleibt dahingestellt, jedenfalls müßte dieselbe überall und gleichmäßig gültig und obligat sein, sodaß die Klagen über die Differentialtarife gegenstandslos werden. Kurz es müssen die Tarife durch Staatsgesetz festgesetzt werden, sodaß sich durch Anwendung dieser Bestimmungen auf den speciellen Fall für jede Transportleistung der Preis sofort ergibt. Eine Concurrnz der Provinzen untereinander würde und sollte dagegen in folgenden Richtungen eintreten. Wenn es einer Provinz gelingt, durch die Erbauung neuer Strecken, welche eine Route abkürzen, oder durch sicherere und raschere Beförderung — insofern die große Raschheit von größerer Promptheit im Betriebsdienste abhängt — oder durch größere Bequemlichkeiten, welche den Reisenden geboten werden, einen Verkehr von der Nachbarprovinz auf ihre Linien herüberzuziehen, so kann bei solchem Wettstreit die Gesamtheit nur gewinnen. Ferner geht nebenher der so gewichtige Vortheil, daß Technik und Erfindungsgeist fortwährend in Athem erhalten werden. Denn wenn es auch hie und da wünschenswerth sein kann, für gewisse immer wiederkehrende Constructionstheile an den Betriebsmitteln, dem Oberbau und anderem Zubehör einer Eisenbahn eine allgemein gültige Normalform einzuführen, um die Fabrikationskosten zu verringern und Reparaturen zu erleichtern, so bleibt doch das Meiste gemäß den Fortschritten der Industrie der Veränderung immerfort unterworfen, und hier müßten auch die Provinzen die Freiheit selbständigen Fortschreitens behalten.

6) Für die Entwicklung und Beförderung der localen Verkehre und für die Beschaffung eines ausgedehnten Netzes von Secundärbahnen dürfte die von uns vorgeschlagene Organisation so große Vorzüge bieten, wie sie wohl auf keinem anderen Wege erreicht werden können. In dieser Hinsicht würde also die neue Ordnung ein wesentliches Moment neuer Initiative enthalten.

7) Die übrigen deutschen (außerpreussischen) Eisenbahnnetze, von dem bairischen Hauptnetze vorläufig abgesehen, jedoch einschließlich des pfälzischen Netzes, werden sich mit Leichtigkeit in die Gesamtorganisation einfügen. Die
Grenzboten I. 1880.

oberste Eisenbahnbehörde wird dann Reichsbehörde, ebenso die „Verwaltung der Eilzüge“, welche dann ihren Betrieb auch auf die übrigen deutschen Staaten erstrecken würde. Außerdem würde für das Reichsland und für diejenigen deutschen Staaten, welche wohlarrondirte reine Staatsbahnnetze haben, wie Sachsen, Württemberg, Baden und die bairische Pfalz, die Selbständigkeit ihrer Netze bestehen bleiben, indem die obersten Behörden dieser Netze dieselbe Stellung wie die preussischen Provinzialdirectionen erhielten, mit dem einzigen etwa zu erwähnenden Unterschiede, daß hier auch die oberen Beamten innerhalb des Landes bleiben. Bei den kleineren deutschen Staaten befinden sich die Hauptlinien zum größten Theile in preussischer Verwaltung, die übrigbleibenden Linien könnten wohl mit Leichtigkeit einem preussischen Provinzialnetze in der Weise zugetheilt werden, daß besondere Wünsche entsprechende Berücksichtigung finden und eine ständige Vertretung der Interessen der betreffenden außerpreussischen Landestheile, vielleicht durch Beschickung der preussischen Provinziallandtage in diesen Angelegenheiten, herbeigeführt wird. Schließlich würde auch der Anschluß des bairischen Hauptnetzes an das gesamtdeutsche System nicht ausbleiben können.

8) Die gesammte Bewirthschaftung der Eisenbahnen des preussischen Staates bez. Deutschlands wird auch insofern eine möglichst rationelle werden, als die Abrechnung nach kleineren Bezirken für die unerläßliche Grundlage einer guten Wirtschaftspolitik erachtet werden muß. Es würde unverantwortlich sein, alle Einnahmen und Ausgaben nur in einen Topf werfen und nur die Rentabilität des Gesamtnetzes im Auge behalten zu wollen. Dies wird jeder Einsichtige zugeben. Die Abrechnung nach kleineren Bahngruppen, welche unter allen Umständen mindestens im Interesse der Controle und der statistischen Feststellungen erforderlich ist, tritt von selbst bei der gesonderten Verwaltung nach Provinzen ein.

9) Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß der nach unseren Vorschlägen sich ergebende Organisationsplan ganz allmählich zur Ausführung gebracht werden kann, so daß ein plötzliches großes Risiko ausgeschlossen bleibt. Der erste Schritt wäre die Einrichtung einer königlichen Eisenbahndirection in jeder Provinzialhauptstadt des preussischen Staates, der zweite die allmähliche Abgrenzung der Verwaltungsbezirke dieser Directionen nach den ungefähren Grenzen der Provinzen. Sodann würden die noch vorhandenen Privatbahnen veranlaßt, gleichfalls nach den neuen Schwerpunkten hin zu gravitiren, so daß die staatliche Direction der Provinz deren ganzes Netz, bestehend einstweilen noch aus Staats- und Privatbahnen, vertritt. Die Betriebs- und Bewirthschaftungspläne würden von dieser der Provinzialvertretung vorgelegt. Es bleibt dann der Staatsregierung vorbehalten, Schritt für Schritt den Einfluß der Provinzialvertretung

festzusetzen und allmählich anwachsen zu lassen; ebenso kann das Eigenthumsrecht an den einzelnen Linien allmählich und vorerst mit Vorbehalten den Provinzen überwiesen werden.

Wir sind uns bewußt, daß der vorstehende Aufsatz in hohem Grade einer nachsichtigen Beurtheilung bedarf, glauben aber, daß in der von uns bezeichneten Richtung in der That eine glückliche Lösung der großen Frage zu suchen sein wird.

Das deutsche archäologische Institut in Rom.

Von Reinhold Schöner.

Im vorigen Jahre hat das deutsche archäologische Institut in Rom das fünfzigjährige Jubiläum seines Bestehens gefeiert. Fünfzig Jahre deutscher Arbeit und deutscher Wissenschaft lagen hinter ihm, ein halbes Jahrhundert der anregendsten und fruchtbarsten Thätigkeit auf einem Gebiete, das während dieser fünfzig Jahre eigentlich erst geschaffen, aber zugleich in einer fast unvergleichlichen Weise nutzbar gemacht worden ist. Zwar gab es seit Winckelmann wissenschaftliche Alterthumskenner und -Forscher; aber es gab noch keine archäologische Wissenschaft. Daß sie aus einzelnen zerstreuten Keimen als ein lebensfähiger Baum hervorzunehmen, daß sie systematisch gepflegt und zu der Bedeutung entwickelt werden konnte, welche sie heute besitzt, ist wesentlich das Verdienst des im Jahre 1829 mit Unterstützung der preussischen Regierung in Rom gegründeten „Archäologischen Instituts“. Durch dieses wurde es möglich, auf die Regelung der Entdeckungs- und Forschungsarbeiten in Italien einzuwirken, von den unaufhörlich dem classischen Boden entsteigenden Resten des Alterthums eine regelmäßige Kenntniß zu empfangen und zu verbreiten, die Alterthumsstudien in Zusammenhang zu bringen und die zerstreuten Kräfte auf bestimmte Ziele hinzulenken. Die Thätigkeit des Instituts wurde ein Vorbild und ein Anstoß für alle nachfolgenden Unternehmungen dieser Art, und ihre Resultate bildeten in kurzer Zeit eine Wissenschaft, die sich kühn den älteren Schwestern an die Seite stellen konnte; und wenn heute jeder Gebildete davon überzeugt ist, daß ohne die ausgedehnten archäologischen Forschungen in allen Theilen der antiken Culturländer unsere geschichtliche Kenntniß eine unendlich viel lückenhaftere sein würde, und daß die Ausgrabungen von Ninivee, Samothrake, Olympia, Pompeji u. s. w. die lohnendsten Bereicherungen menschlicher Erkenntniß herbeigeführt