

Die Frage der Reichseisenbahnen vor dem volkwirtschaftlichen Congresse.

(Schluß.)

Die Eisenbahnen lassen sich nicht, wie dies jetzt so häufig geschieht, den alten Land- und Heerstraßen gleichstellen, denn es kann nicht Jedermann auf Schienengleisen beliebig gehen, fahren und ausweichen. Der Bau einer Chaussee erfordert pro Meile höchstens 60,000 Mark, während die Meile Eisenbahn durchschnittlich 1 1/2 Millionen Mark kostet und alljährlich hohe Betriebs-, Ueberwachungs- und Erneuerungskosten verursacht. Obgleich jede Eisenbahn zugleich einen territorialen und öffentlichen Charakter hat, so bleibt sie doch in der Hauptsache eine gewerbliche Unternehmung, welche den Personen- und Güterverkehr für einen engeren oder weiteren Kundenkreis zu besorgen hat und dabei auf die Eigenart des Landes und der Bevölkerung, auf Selbstkosten, Concurrenz- und Absatzverhältnisse u. s. Rücksicht nehmen muß. Die Initiative praktischer Kaufleute und Industriellen hat auf zahlreiche Verwaltungen höchst förderlich eingewirkt. Die Einrichtung von Extrazügen, von Rundfahrts-, Tages-, Abonnement-, Schüler-, Arbeiter-Billets und andere Verkehrs erleichterungen für den Einzelnen wie für das Ganze sind das Werk einer rührigen Concurrenz, deren Wegfall tief zu beklagen sein würde.

Der als Beweis für Reichsbahnen so stereotyp angeführte Postbetrieb unterscheidet sich von dem Eisenbahnbetrieb gerade so, wie das Gewicht eines Briefes oder einer Zeitung von dem Gewicht eines zu befördernden Menschen oder einer Kiste und Maschine. Das Anlage- und Betriebscapital beträgt beim deutschen Postbetrieb nur einige Millionen und beim Eisenbahnbetrieb mehrere Milliarden. Wenn man schon 50,000 Postbeamte schwer übersehen und ihre steigenden Gehaltsforderungen nur dadurch befriedigen kann, daß man die Eisenbahnen zu unentgeltlicher Beförderung von Briefen und Paketen zwingt, so wird man etwa 400,000 Eisenbahnbeamte sicher niemals zufrieden stellen und genügend überwachen können. Die Reichsgewalt würde zu einer unerträglichen Centralisation und zur Beherrschung des Verkehrs genöthigt und wahrscheinlich bald verleitet werden, auch das ganze Schifffahrtsgewerbe auf den Meeren, Strömen und Canälen des Reichs zu übernehmen oder die freie Concurrenz der Wasserstraßen zu Gunsten der Staatseinnahmen zu beschränken. Was soll der freien Privat- und Vereinsthätigkeit dann verbleiben, wenn das Reich alles dasjenige übernehmen und treiben will, was es möglicher Weise mit Hilfe der einheitlichen Verwaltung besser als Private oder Gesellschaften oder Einzelstaaten besorgen könnte? Der Socialdemokrat Gaffelmann bemerkte bereits im Reichstage, „daß die Reichsregierung einen Grundsatz des Socialismus ja schon dadurch befolgen wolle, daß sie die Eisenbahnen dem Privatcapital entziehe“. Seine Partei verlangt consequent, daß das Reich auch für Ernährung und Wohnung des deutschen Publikums Sorge, daß es den Grundbesitz im Großen bewirtschaften lasse und überhaupt die Production und Consumtion von oben herab einheitlich „organisire“. Aber der wirtschaftliche Fortschritt widerstrebt einer solchen starren Einformigkeit und bedarf des Wettstreites der Kräfte, wenn derselbe auch zuweilen unbequem wird. Die Zauberwelt über das ganze materielle Leben eines großen Volkes verführt zur Beamtenhierarchie, Stellenjägerei und Parteiherrschaft. Die jetzt gebietende Majorität kann auch einmal zur Minorität werden und würde dann den Mangel an selbstständigen Verwaltungskörpern und Widerstandskräften gegen eine allgewaltige Centralisation schwer empfinden.

2. Vom finanziellen Standpunkte aus erscheint das Ankaufsproject deshalb bedenklich, weil das Reich eine enorme Schuldenlast übernehmen und sein ganzes Finanzwesen auf die schwankende Basis einer bald stärkern, bald schwächern Verkehrsbewegung stützen müßte, ohne einen sichern Ueberschlag der Einnahmen machen zu können. Das Budgetbewilligungsrecht des Volkes würde ziemlich illusorisch werden. Das ganze Ankaufsgeschäft würde wie der zweifelhafte Milliardensegen der Kriegscontribution eine neue Verschiebung der Werthverhältnisse und eine Ueberschätzung des Nationalvermögens und der Kräfte des Reichs veranlassen. Ein neues Zeitalter für Gründer und Actiengesellschaften zur Unterbringung oder Uebertragung von Actien oder zu eventueller Uebernahme des Betriebs gewisser Strecken würde anbrechen. Das Kapital, welches sich jetzt wieder der lange vernachlässigten Landwirthschaft zuwenden würde für diesen wichtigen Zweig der Volksarbeit vertheuert und der heilsame Reinigungsprozeß, der sich jetzt im geschäftlichen und socialen Leben vollzieht, würde durch die Einleitung einer in ihren Folgen noch ganz unübersehbaren Reichsunternehmung künstlich gestört werden. Sollte die künftige Verwaltung nur das sogenannte „allgemeine Verkehrsinteresse“ im Auge haben, so wird der Druck der Steuern rasch wachsen. Sollte dagegen das „fiscalische Interesse“ des Reichs vorwiegen, so würde der Bau neuer Linien unterbleiben, die Zahl der Züge bei zuschubbedürftigen Linien beschränkt werden und ein Stillstand der Unternehmungslust überhaupt eintreten.

3. Anlangend das politische und militärische Interesse des Reichs, so wird dasselbe am besten durch solche Einrichtungen gewahrt, welche die Eisenbahnen in den Stand setzen, in erster Linie ihre Hauptaufgabe, den wirtschaftlichen Zweck, zu erfüllen. Die Leistungsfähigkeit und selbstständige Initiative im Frieden erhöht auch die Tüchtigkeit im Kriege. Das Reich hat schon nach der Reichsverfassung im Kriege die vollste Disposition über die Eisenbahnen. Die Fahrpläne und die Art der Züge sind für den Krieg schon im Detail festgestellt. Die deutschen Eisenbahnen haben schon im Jahre 1870 Vorzügliches geleistet und könnten eventuell zu allen Leistungen gezwungen werden. Für künftige Kriege ist es gerade nothwendig, daß das Reich seine Organisations- und Verwaltungskraft auf die nothwendigen Aufgaben, wie die Heeresverwaltung, Justiz-, Polizei-, Finanzverwaltung concentrirt und nicht etwa auf solche Unternehmungen zersplittert, welche ihm die Privat- oder Vereinsthätigkeit oder die Einzelstaaten ganz gut abnehmen können. Alle Waffenkünste und Fortschritte im Kriegshandwerk können uns doch nur dann nützen, wenn die industrielle Wehrkraft, die Selbstthätigkeit und Selbstverwaltung der Nation gestärkt wird, wenn wir die Capital- und Finanzkraft des Reichs nicht durch gewagte Projecte schwächen und uns davor hüten, im friedlichen freien Wettkampf der Arbeit und des Verkehrs von anderen Völkern überflügelt zu werden. Sollte jemals ein Feind ins Reich eindringen, so würden ihm die Einnahmen der Reichsbahnen ein Hauptmittel zu unserer Bekämpfung bieten.

Endlich erscheint die Durchführung des ganzen Ankaufsprojectes insbesondere für einen so jungen Großstaat sehr inopportun. Das Reich würde seine gegenwärtige unparteiische Stellung als Aufsichtsbehörde preisgeben, um Gesetzgeber, Verwalter und Richter in eigener Sache zu werden. Im Reichstage würden nicht mehr die großen politischen und Culturfragen, sondern materielle Angelegenheiten und Beschwerden vorherrschen. Fragen wie Bauconcessionen, Neubauten von Bahnhöfen, Vermehrung des Wagenparks, Be-

willigung von Zügen, Verträge mit fremden Bahnen und vor Allem Frachttarife würden die Hauptstreitigkeiten der Parteien bilden, ohne daß an eine dauernde Befriedigung der sich überall bekämpfenden persönlichen oder lokalen oder provinziellen Interessen jemals gedacht werden kann. Dagegen würde den einzelnen Landesvertretungen und Regierungen künftig jede Einwirkung auf den Eisenbahnbau und Betrieb und die Berücksichtigung ihrer heimathlichen Interessen so gut wie abgeschnitten sein. Alle englischen Regierungen haben sich seit mehr als 30 Jahren beharrlich geweigert, sich die Verantwortlichkeit für den Eisenbahnverkehr aufzubürden, da man die Wogen des Unwillens über unbefriedigte Ansprüche sich lieber an den Verwaltungen brechen lasse. Die Eisenbahnfrage ist wie die sociale Frage. Man wird sie nie lösen und keine Unterordnung, sondern nur ein Verträglichkeitsverhältniß wie zwischen Arbeit und Capital, so zwischen dem Publikum und den Eisenbahnverwaltungen herbeiführen können. Je bequemer es den Menschen gemacht wird, um so höher steigen ihre Ansprüche. Die Begehrlichkeit des Publikums wird nicht aufhören, sondern erst recht anfangen, sobald das Reich der Universalarzt für alle Härten des Transportverkehrs geworden ist. Während man jetzt bald auf die Anhalter, bald auf die Thüringische oder auf andere Bahnen schimpft, wird man dann über die „Reichswirtschaft“ schimpfen. Jede von Eisenbahnen nicht berührte oder mit Stationen und Zügen spärlich bedachte Gegend wird das Reich für ihre wirtschaftliche Lage verantwortlich machen. Wer das Reich lieb hat, sollte dafür sorgen, daß ihm dies Odium erspart werde.

Wir haben im Vorstehenden dem deutschen Publikum offen unsere Bedenken vorgelegt, um sie noch vor dem Congreß durch das Feuer der öffentlichen Kritik zu klutern. Es lassen sich außer dem von uns vorerst allein erörterten Thema des Congresses noch verschiedene andere Lösungen denken, nämlich Proclamation der Bahnen zu Reichsstraßen und Uebergang des Bahn-Eigenthums an das Reich unter Ueberlassung des Betriebs an die Einzelstaaten und Privatgesellschaften, oder Beibehaltung des gegenwärtigen gemischten Systems von Staats- und Privatbahnen unter der Oberhoheit des Reichs, oder Erlaß eines deutschen Eisenbahngesetzes mit mehr oder weniger weitgehenden Anordnungen. Sicher werden in der Zwischenzeit bis September noch verschiedene neue Projecte und mancherlei Modificationen der bis jetzt gemachten Vorschläge auftauchen. Es handelt sich dabei überall um das Problem, die öffentlichen Interessen des Reichs zu sichern, ohne dem Privateigenthum und der Selbstverwaltung von Gesellschaften oder Einzelstaaten mehr als unbedingt nöthig ist, zu nahe zu treten. Jeder darauf bezügliche Vorschlag und jede Mitarbeit an unserm Bericht, sei es durch Belehrung oder durch Mittheilung eigener und fremder Erfahrungen, wird uns willkommen sein.

Dresden, Ende Februar 1876.

Dr. Victor Böhmert.Adr.: Bergstr. 66.

**Daheim.**

Durch alle Buchhandlungen und Postämter zu beziehen.

Die soeben erschienene Nr. 23 enthält:  
Ein Familienzwist. Roman von Ludwig Harder. (Fortsetzung.) — Die Blindheit und ihre häufigsten Ursachen von Dr. Dyrensurth. Mit 4 Illustrationen. — Für und wider die neue deutsche Rechtschreibung. I. Theil die neue Rechtschreibung. Von Dr. Daniel Sanders. Mit Sanders' Porträt. — Am Familientische: Junggefallenfrühstück. Mit Originalzeichnung von E. M. Seydel. — Kölnisches Wasser.

Verlag von C. W. Seydel & Sohn, Leipzig.