

Hantz

Die Zeitschrift erscheint in halbmonatlichen Heften.

Abonnementspreis
für
Nichtvereins-
mitglieder:
20 Mark
jährlich
excl. Porto.

STAHL UND EISEN.

ZEITSCHRIFT

Insertionspreis
40 Pf.
für die
zweigespaltene
Petitzeile,
bei Jahresinserat
angemessener
Rabatt.

FÜR DAS DEUTSCHE EISENHÜTTENWESEN.

Redigirt von

Ingenieur **E. Schrödter**, und Generalsecretär **Dr. W. Beumer**,
Geschäftsführer des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, Geschäftsführer der Nordwestlichen Gruppe des Vereins
für den technischen Theil deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,
für den wirthschaftlichen Theil.

Commissions-Verlag von **A. Bagel** in Düsseldorf

N^o 24.

15. December 1896.

16. Jahrgang.

Die Eisenbahnpolitik Frankreichs.

Das Absolute ist in menschlichen Dingen und Verhältnissen nirgends findbar, sondern nur und ausschließlich das für die jeweilig wechselnde und von Land zu Land verschiedene Verumständung das relativ Beste. . . Darum ist ebensowenig, wie für jede andere staatliche und wirthschaftliche Institution, so auch für das beste Eisenbahnwesen eine Formel zu finden, da auch dessen nach Zeit und Ort je andersartige Gepräge bedingt ist von der politischen Geschichte und von der geographischen Lage des betreffenden Landes: seiner Küsten-, Gebirgs- und Stromentwicklung, von Klima und Ergiebigkeit unter und auf der Bodenfläche und den wiederum aus diesen sich herleitenden anderen Factoren: das sind landwirthschaftliche und gewerbliche Gütererzeugung, Nationalcharakter, Recht und Verfassung, Handels-, Credit- und Finanzverhältnisse.*

Diese Worte finden sich in der Vorrede eines aus zwei stattlichen Bänden bestehenden Werkes, das Richard von Kaufmann* über „die Eisenbahnpolitik Frankreichs“ geschrieben hat, und schon sie zeigen zur Genüge, dafs es sich hier nicht um eine Parteischrift handelt, die etwa gegen die preussischen Staatsbahnen gerichtet wäre. R. v. Kaufmann ist überhaupt ein Gelehrter, der in allen seinen Veröffentlichungen dem Wahne entgegengetreten ist, die theoretische Lehrmeinung eines Einzelnen, einer Schule, die Parole einer

Partei bedeute die absolute Wahrheit, oder das in der Praxis eines Landes Gewordene sei, weil es so geworden und nicht anders, das absolut Richtige; er hat vielmehr durch abwägenden Vergleich stets gezeigt, wie ähnliche Ziele, den verschiedenartigen Verhältnissen der beschriebenen Länder entsprechend, auch auf verschiedenartigen Wegen und unter je anderer Ausrüstung verfolgt worden sind und verfolgt werden, erreicht oder nicht erreicht worden sind. Wir stimmen darin durchaus mit dem Verfasser überein, dafs solche Vergleiche häufig genug sehr nützlich sind. Dieselben können vor Verkehrtem warnen, andererseits Richtiges lehren, auf jeden Fall aber zur Objectivität führen in der Beurtheilung des dem Eigenen Fremden. Und in dieser Beziehung ist das neue Kaufmannsche Buch ein Muster von Objectivität. Der Verfasser durchforscht die in der französischen Landes- und Volksindividualität gewordenen Eisenbahninstitutionen in den Thatsächlichkeiten ihres Werdens und ihres Seins und gestaltet die Frucht seiner Untersuchungen zum sachlichen Bericht des dem zu beschreibenden Schauplatz fernstehenden Beobachters, dessen Wunsch nur ist, die Thatsachen des Heute und des Gestern und des noch Früheren durch ihren beredten Mund für sich selbst sprechen zu lassen, durch sie selbst zu überzeugen.

Wie liegt nun die Eisenbahnpolitik Frankreichs im Verhältnifs zu der Eisenbahnpolitik Preussens?

Mit Recht weist v. Kaufmann darauf hin, dafs weite Kreise bei uns von dem Schlagworte befangen sind, die französische Eisenbahnpolitik sei vorzugsweise beherrscht von wechselnden Privat-

* Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. I. Band: Allgemeiner, geschäftlicher Theil. II. Band: Specieller Theil. Stuttgart 1896. J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger.