

**Die Vorlage über den Erwerb mehrerer Privat-Eisenbahnen für den Staat.**

Am Tage nach der Landtagsöffnung hat die Staatsregierung dem Abgeordnetenhaus zwei Vorlagen zugehen lassen; die eine über den Erwerb von vier Privateisenbahnen für den Staat, die andere über die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Beteiligung des Staats bei mehreren Unternehmungen von Privateisenbahnen. Die Bahnen, deren Erwerb in dem ersten Gesetzentwurf vorgeschlagen wird, sind die Berlin-Stettiner, die Magdeburg-Halberstädter, die Hannover-Altenbekener, die Köln-Mindener. Die Kaufverträge mit den betreffenden Gesellschaften sind bis auf die Genehmigung des Landtags abgeschlossen und liegen der Vorlage bei.

Die Eisenbahnstrecken, um deren Ankaufsbefestigung der Landtag angegangen wird, bilden eine derartige Ergänzung des Staatseisenbahnbesitzes in Preußen, daß nach ihrem Erwerb nur noch eine geringe Anzahl Linien zu gewinnen sind, um die Konsolidation des Staatsbahnsystems zu vollenden. Unter einer solchen Konsolidation (zusammenhängenden Vervollständigung) ist zu verstehen, daß der Staat im Besitz aller wichtigeren Linien, welche die Theile des Staats untereinander und mit dem Centrum verbinden, im Stande ist, den Verkehr im Krieg wie im Frieden zu beherrschen, und dadurch auf die noch unter Privatverwaltung stehenden Bahnen den maßgebenden Einfluß auszuüben, welcher die Uebelstände und Entartungen des Privatbahnsystems beseitigt.

Die Begründung, welche dem Gesetzentwurf beigegeben ist, stellt sich daher die Aufgabe, die Nothwendigkeit der Konsolidation des Staatsbahnsystems zu erweisen. Die nach dieser Seite gegebene Ausführung löst ihre Aufgabe in einer durch die Schärfe und Klarheit des Gedankenganges, wie durch die sorgfältige Verarbeitung und die Vollständigkeit des Materials überzeugenden Weise.

Nachdem die Denkschrift erwähnt hat, daß der Gedanke, das Eisenbahnsystem als eine einheitliche, staatlich geleitete Verkehrsanstalt ins Leben zu rufen, in Preußen bei der Entstehung der Eisenbahnen nicht verwirklicht werden konnte, heißt es: »Die Mißstände, welche der Privatbetrieb der Eisenbahnen durch eine große Anzahl verschiedener Unternehmungen von zweifelhafter Solidität und beschränkter Leistungsfähigkeit hervorgerufen hat, die Ausnutzung ihrer privilegierten Stellung durch die Unternehmer, der oft erfahrene Widerstand gegen gemeinnützige Reformen, die Komplikation und die zumeist willkürliche Verschiedenheit in den Verwaltungs- und Betriebsanordnungen, die Verworrenheit des Tarifwesens, der Zanf und die ungeheure Verschwendung, welche der erbitterte Konkurrenzkampf der zahlreichen Verwaltungen mit sich bringt, haben in weiten Kreisen die schwere Schädigung der öffentlichen Interessen erkennen lassen, welche mit einem ausgedehnten Privatbetriebe der Eisenbahnen unvermeidlich verbunden sind.«

Die Denkschrift wendet sich hierauf zu der verschiedenartigen Entwicklung des Eisenbahnsystems nach der Verschiedenheit der Länder. »In England und in der östlichen Hälfte von Nordamerika hat das Eisenbahnwesen unter dem Einfluß eines dichten, überfluthenden Verkehrs und des großen Reichthums beider Länder sich zu einem Grad und Umfang entwickelt, welche für die gegenwärtigen Verhältnisse Deutschlands noch unerreichbar, aber auch nicht Bedürfnis sind.« Die geographische Lage von England und Nordamerika läßt die Rücksichten der Landesverteidigung zurücktreten gegen die Rücksichten des Verkehrs. Hier verschafft die größere Selbständigkeit und Aktionsfähigkeit der Einzelnen der Privatthätigkeit den weitesten Spielraum und macht die Intervention des Staats entbehrlich. Anders in Deutschland, wo die schwer ins Gewicht fallenden Rücksichten der Landesverteidigung, die geringere Leistungsfähigkeit des Einzelnen und die innere Theilung in eine Zahl selbständiger Staaten die Privatanlagen theils erschweren, theils ungeeignet zur Erfüllung gewisser unerläßlicher

Zwecke des Eisenbahnbaues machten. Hier mußte der Staat als der berufenste Eisenbahnunternehmer erscheinen, und er ist es geworden überall da, wo Privatunternehmer sich nicht fanden. So ist bereits ein großer Staatsbahnbesitz entstanden und mit ihm das sogenannte gemischte System, weil die für den finanziellen Ertrag günstigen Strecken Privatunternehmern, die sich hier bereitwillig fanden, zur Anlage überlassen wurden. Weil aber auch hier die Unvorsichtigkeit entweder bei der Anlage oder bei der Verwaltung einen häufigen Spielraum fand, mußten eine Anzahl dieser Unternehmungen von dem Staat den Ankauf ihres Besitzes nachsuchen. So entstand der überwiegende Staatsbahnbesitz, der aber durch seine Unvollständigkeit und die mit dieser verbundene Behinderung des Staats in der Erfüllung aller Zwecke des Eisenbahnverkehrs mit innerer Nothwendigkeit auf den vollständigen Staatsbahnbesitz hinführt.

Die Denkschrift wendet sich sodann zu dem hochinteressanten Nachweis, daß das Eisenbahnsystem aller Länder, wie zersplittert es in seinem Ursprung gewesen sein möge, auf die Vereinigung in eine einzige oder in wenige Hände durch einen unaufhaltbaren Prozeß getrieben wird. Die Frage ist nur, ob der vereinigte Besitz in Staatshand oder Privathand gelangen soll. Das Letztere führt, wie sogleich erkennbar ist, zu großen Mißständen und zur Entstehung eines zweiten Staates im Staate, der von ganz anderen Antrieben geleitet wird, als denen des Staatszwecks und so geradezu zum Gegenstaat wird.

Es ist bei dem zugemessenen Raum nicht möglich, den vollständigen Gedankengang der Denkschrift auch nur in kurzem Auszug wiederzugeben. Nur zwei Gesichtspunkte können noch Erwähnung finden. Der eine ist die großartige Verschwendung des Nationalkapitals, welche durch den Konkurrenzbau verschiedener Eisenbahnunternehmer herbeigeführt wird, welche so groß ist, daß ihr ein wesentlicher Antheil an der herrschenden wirtschaftlichen Krisis in Deutschland zugeschrieben werden muß. Die Verschwendung wird aber nicht bloß durch den Bau, sondern fast in noch höherem Grade durch die Konkurrenzverwaltung verursacht. Der Nachweis dieser Thatsache ist in höchst überzeugender Weise geführt. Auch damit ist die kapitalzerstörende Wirkung des zersplitterten Privatbetriebes noch nicht erschöpft. Es folgt der Nachweis der ungemessenen Arbeitsvermehrung durch die überflüssigen Leistungen, welche der Privatbetrieb bedingt. Ferner durch die ebenso überflüssige Vermehrung des Materials. Dazu tritt nun die Schädigung der Verkehrsinteressen theils durch die nothwendig mangelhaften Leistungen, theils durch die Willkür und Verwirrung der Tarifbildung.

Daß der Staat alle diese Schäden abzustellen bei der einheitlichen Verwaltung durch seine Hand im Stande ist, leuchtet von selbst ein. Der letzte zu erwähnende Punkt ist aber der Einfluß des Eisenbahnerwerbs auf die Finanzlage des Staats. Man hat eingewendet, daß die Sicherheit des Staatskredits durch die Vermehrung der Staatsschuldverschreibungen, in welche die Eisenbahn-Aktien umzuwandeln sind, gefährdet werde. Man vergißt aber, daß nach allen Erfahrungen der Staatskredit nicht abhängig ist von der Höhe der Schuld, sondern von der Stärke der Sicherheiten, welche der Schuld gegenüberstehen. Nun bilden aber die Eisenbahnen nach ihrer Erwerbung um einen mäßigen Preis ein werthvolles und sicheres Eigenthum. Man kann ihnen die Eigenschaft der Sicherheit nicht darum absprechen, weil die Erträge schwanken. Denn so lange ein Volk nicht den wirtschaftlichen Niedergang vor Augen sieht, kann und muß es von der Lebensfähigkeit seiner Verkehrsanstalten überzeugt sein. Würde dieselbe aufhören, so ginge das wirtschaftliche Leben überhaupt dem Ende entgegen und der Staat wäre dadurch nicht geschützt, daß er keinen dem Auf- und Niedergang der Volkswirtschaft unterworfenen Besitz in Händen hätte.