Werk

Titel: Zur Frage der Tariferhöhung auf den preussischen Eisenbahnen

Autor: Nasse, Erwin

Ort: Jena

Jahr: 1874

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616359_0022|log37

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

V.

Zur Frage der Tariferhöhung auf den preussischen Eisenbahnen.

Von

Prof. **Erwin Nasse.**

Seit etwa einem halben Jahre ist sowohl in der Tagespresse wie in den beiden Häusern des preussischen Landtags die Zweckmässigkeit einer Erhöhung der bestehenden Eisenbahntarife mehrfach angeregt und erörtert worden.

Die Veranlassung zu diesen Discussionen waren die schon im Jahre 1872 nicht unerheblich gesunkenen Reinerträge vieler Bahnen, noch viel mehr aber die Befürchtungen für die nächstfolgenden Jahre. Wie sehr sich diese Besorgnisse bei den Privatbahnen geltend machen, das spricht sich im Curse der Actien so deutlich aus, dass eine weitere Constatirung hier überflüssig sein dürfte. Beachtenswerther und doch weniger bekannt ist der Ausdruck, den die Ueberzeugung von einem starken Sinken der Reinerträge der Bahnen im preussischen Staatshaushaltsetat für 1874 gefunden hat. In demselben wird der reine Ueberschuss der Staatseisenbahnen veranschlagt auf 14,686037 Thlr. Von dieser Summe sind aber noch die an die Eisenbahnbeamten zu zahlenden Wohnungsgelder abzuziehen, nach vorläufigen Ermittlungen 676767 Thlr., so dass in runder Summe der Reinertrag der Staatsbahnen auf 14 Millionen Thlr. angenommen ist, womit sich das Anlagecapital derselben, sowie es nach den freilich etwas zu niedrigen amtlichen Ermittlungen[1]) am Anfang 1874 stand, mit $4^2/_3\%$ verzinsen würde. In den Vorjahren betrugen nach den amtlichen Berechnungen:

1) In die Berechnung des Anlagecapitals sind insbesondere bei allen von der preussischen Eisenbahnverwaltung gebauten Bahnen keine Zinsen des Baucapitals während der Bauzeit aufgenommen, obschon dieselben doch ohne Zweifel ein Theil und mitunter ein nicht ganz unbeträchtlicher Theil des Anlagecapitals sind.

	Das Anlagecapital der Staatsbahnen im Jahresdurchschnitt[2]).	der wirkliche Ueberschuss Summe in Thlrn.	in Procenten des Anlagecapitals.
1868	225,379564 Thlr.	11,843948	5,26
1869	240,238893 „	14,080093	5,86
1870	248,870378 „	15,704202	6,34
1871	256,064595 „	17,157276	6,70
1872	281,080204 „	17,064211	6,07
1873	(300,000000 „ Ende d. Jahres)	—	—

	der etatsmässige Ueberschuss nach dem Staatshaushaltsetat.
1868	12,622374 Thlr.
1869	12,942216 „
1870	13,164042 „
1871	14,521768 „
1872	14,758198 „
1873	15,330611 „

Man muss daher bis über das Jahr 1869 hinaus zurückgehn, um einen so geringen wirklichen, bis über 1871 hinaus um einen so kleinen etatsmässigen Ueberschuss zu finden, wie ihn die Staatseisenbahnverwaltung für 1874 in Aussicht nimmt. Nun ist aber das Anlagecapital der Staatsbahnen durch den Bau neuer Linien, Ergänzung des Betriebsmaterials und der Bauten auf den alten Bahnen, sowie endlich auch durch den Ankauf von Privatbahnen (Taunusbahn) continuirlich gestiegen. Die Abnahme im Zinsfuss, zu dem sich derselbe rentirt hat und voraussichtlich 1874 rentiren wird, ist aber so gross, dass trotz der seit 1869 verwendeten 60 Millionen Thlr. die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1874 keine höhere Reineinnahme als im Jahre 1869 erwartet. Noch ungünstiger stellt sich der Voranschlag für 1874, was die finanziellen Resultate der Betheiligung des Staats an den Privatbahnen angeht. Die Einnahme, die er an Dividenden von eigenen Actien oder an Superdividenden hatte, überstiegen die Ausgaben für Zinsgarantieen:

im	Jahr	1868	um	538237	Thlr.
„	„	1869	„	894623	„
„	„	1870	„	1328329	„
„	„	1871	„	1154347	„
„	„	1872	„	500779	„

2) Incl. des hessischen Antheils an der Mainweserbahn. Die Zahlen sind, wie alle folgenden, bei denen nicht das Gegentheil bemerkt, den statistischen Nach-

Für 1874 ist kein Ueberschuss, sondern ein Zuschuss aus der allgemeinen Staatscasse von c. 50,000 Thlr. als das Resultat dieser Betheiligung in Aussicht genommen, wobei freilich zu erwägen ist, dass in den letzten beiden Jahren einige lästige Zinsgarantieen neu in Wirksamkeit getreten sind[3]). Allerdings sind nun in sämmtlichen oben angeführten Jahren mit alleiniger Ausnahme von 1868 die Voranschläge des Etats durch den wirklichen Reinertrag weit übertroffen worden. Aber es würde doch wohl kaum richtig sein, sich darauf auch für 1874 zu verlassen. Im Allgemeinen kann man viel eher sagen, dass ebenso wie das Steigen der Einnahmen in den Etats gewöhnlich zu gering veranschlagt wird, so es auch mit dem Sinken zu geschehn pflege. Denn immer haben die letzten bei der Etatsaufnahme bekannten Durchschnittserträge auf dieselbe einen ganz überwiegenden Einfluss. Ist daher die im Jahr 1872 hervorgetretene Abnahme des Reinertrags eine fortschreitende Bewegung, so dürfte es nicht unwahrscheinlich sein, dass sie die Voranschläge des Etats überholen wird.

Indem wir es unternehmen diese Frage sowie die ganze in Folge dieser Verhältnisse entstandene Controverse[4]) hier prüfend vorzuführen, werden wir zuerst die Veränderung in den Rentabilitätsverhältnissen preussischer Bahnen nach ihren Ursachen und wahrscheinlicher Dauer zu erforschen versuchen und dann die Frage erörtern, inwiefern eine verminderte Rentabilität, im Fall dieselbe constatirt sein sollte, für die Staatsregierung eine Veranlassung sein kann, eine Erhöhung der Tarife auf den Staatsbahnen vorzunehmen und auf den Privatbahnen zu gestatten.

---

richten über die preussischen Eisenbahnen bearbeitet vom technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums f. H. G. u. ö. A. entnommen.'

3) Gotha-Leinefelder und Cöslin-Danzig zuerst im Etat für 1871, Call-Trier zuerst im Etat für 1872 und Halle-Cassel zuerst 1873.

4) Bei der grossen praktischen Bedeutung der Angelegenheit ist es nicht zu verwundern, dass die mächtigen sich einander entgegenstehenden Interessen mit allem Nachdruck sich geltend zu machen bemüht sind. Die bedeutendsten Ausführungen, mit denen die beiden Parteien zur Begründung oder Verwerfung einer Tariferhöhung hervorgetreten sind, dürften zwei Denkschriften sein, von denen die eine von einem unserer erfahrensten und angesehensten Eisenbahndirectoren, die andere von einem Industriellen verfasst ist, der um den wirthschaftlichen Aufschwung des Ruhrkohlenreviers und insbesondere die Einführung des Pfennigtarifs für Steinkohlen auf norddeutschen Eisenbahnen grosse Verdienste hat. Wir meinen die Schriften von Dr. Hermann Scheffler, Statistischer Beitrag zur Eisenbahnfrage, Braunschweig 1873 und Mulvany, Deutschlands Eisenbahntariffrage als Referat für den Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, Düsseldorf 1874.

I.

Die Ursachen der zuerst im Jahre 1872 zu Tage getretenen Verminderung des Reinertrags der Bahnen und die sich daran knüpfenden Befürchtungen liegen bei den Staatsbahnen und der grossen Mehrzahl der Privatbahnen keineswegs in einer Abnahme des Verkehrs. Die Roheinnahme hat vielmehr im Ganzen und mit wenigen Ausnahmen auch bei den einzelnen Bahnen continuirlich zugenommen. In Folge der Eröffnung von Concurrenzlinien hat sich bei den Staatsbahnen nur zweimal die Jahreseinnahme einer Bahn etwas verringert, nämlich die der Main-Weserbahn, die 1868 2344669 Thlr. und 1869 2131192 Thlr. betrug und die der Westfälischen Bahn, die von: 4036297 Thlr. im Jahr 1872 auf 3600,000 Thlr. im Jahr 1873 sank. Aber die erstere hat längst ihre frühere Einnahme wieder weit überholt (1872 3059535 Thlr.) und mit der zweiten wird das wohl auch in nicht ferner Zeit der Fall sein. Die gesammte Roheinnahme der Staatseisenbahnen belief sich nach den dem Landtag vorgelegten Uebersichten:

im	Jahr	1868	auf	29,057115	Thlr.
„	„	1869	„	32,802519	„
„	„	1870	„	35,438589	„
„	„	1871	„	41,202900	„
„	„	1872	„	46,602737	„
„	„	1873	„	49,191665	„

Sie ist also rascher gestiegen, als das Anlagecapital, dessen Betrag so eben mitgetheilt worden ist. Auch bei sämmtlichen preussischen Bahnen hat die Roheinnahme weder absolut, noch im Verhältniss zum Anlagecapital oder zu der Länge der im Betrieb stehenden Strecken abgenommmen. Er betrug durchschnittlich nach den monatlichen Uebersichten des Staatsanzeigers:

	das Anlagecapital der preuss. Bahnen	die Einnahmen per Monat u. Meile.
1870	551242	6213
1871	548892	6675
1872	563716	6741
1873	571807	7181

Wenn daher auch in einzelnen Fällen die Eröffnung neuer Strecken, auf welchen der Verkehr noch nicht hinlänglich entwickelt oder die eingetretene Concurrenz neuer Linien eine Abnahme des Verkehrs pro Meile in Betrieb stehender Strecken zur Folge gehabt hat, eine Abnahme der durchschnittlichen Rentabilität der Bahnen kann dadurch nicht veranlasst worden sein. Denn die wirthschaftliche Entwicklung

des Landes und der Ausbau des Eisenbahnnetzes hat denn doch auf den Gesammtverkehr so günstig eingewirkt, dass derselbe, in welchem Verhältniss man ihn auch betrachtet, gestiegen ist. Uebrigens könnten bei denjenigen Bahnen, bei welchen, wie bei den preussischen Staatsbahnen, nicht nur der Zinsfuss, zu dem sie sich rentiren, sondern auch der absolute Reinertrag in Verminderung begriffen ist, neu in Betrieb gestellte Strecken diese absolute Verminderung nur erklären, wenn sie nicht einmal die Kosten des auf ihnen stattfindenden Betriebs abgesehn von aller Verzinsung des Anlagecapitals deckten. Von einem Zuschuss zu den Betriebskosten neuer Strecken wird aber gewiss nur in den allerseltensten Fällen die Rede sein können.

Die wirkliche Ursache ist vielmehr in dem ungünstigern Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen zu suchen. Nachdem eine allmähliche Verschlechterung desselben schon seit einiger Zeit eingetreten war, erreichte dieselbe zuerst 1872 einen solchen Grad, dass sie nicht mehr durch die Vermehrung der Bruttoeinnahmen ausgeglichen werden konnte.

Nach den oben angeführten statistischen Nachrichten betrugen bei sämmtlichen preussischen Bahnen pro Nutzkilometer:

	die gesammte Einnahme. Sgr.	die gesammte Ausgabe. Sgr.	die Ausgabe ohne die zur Vermehrung der Betriebsmittel, Meliorationen u. Erneuerungen verwandten Summen. Sgr.
1863	48	25,5	19,9
1865	51	24,7	20,3
1867	48	26,7	21,5
1869	48	24,1	20,3
1871	51	27,5	22,7
1872	48	29,3	24,3

Auf den Centner und Kilometer betrug die Einnahme von:

	Kohlen und Coaks. Pfg.	Frachtgut der ermässigten Classen. Pfg.	allen Classen des Güterverkehrs und Viehtransports. Pfg.	der gesammten beförderten Nettolast. Pfg.
1863	0,24	0,38	0,38	0,54
1865	0,22	0,35	0,35	0,49
1867	0,20	0,35	0,32	0,46
1869	0,27		0,31	0,45
1871	0,25		0,29	0,45
1872	0,25		0,29	0,42

	die gesammte Betriebsausgabe vom Centner und Kilometer.		der Ueberschuss der ges. Einnahme über die ges. Ausgabe per Centner u. Kilometer
	Nettolast.	Bruttolast, einschl. Locomotivengew.	Nettolast.
	Pfg.	Pfg.	Pfg.
1863	0,22	0,06	0,32
1865	0,20	0,06	0,29
1867	0,20	0,05	0,26
1869	0,20	0,05	0,25
1871	0,20	0,06	0,25
1872	0,21	0,06	0,21 [5]).

Das allgemeine Steigen der Betriebskosten bei ungefähr gleichen Einnahmen pro Nutzkilometer während der letzten 5 Jahre erhellt leicht aus dieser Aufstellung, ebenso aber auch, dass umgekehrt pro Centner-Kilometer beförderter Last die Ausgabe bis 1871 dieselbe blieb und erst 1872 um 5 % gestiegen, dagegen die Einnahme seit 1863 continuirlich gefallen ist. Die Ursache dieser Differenz zwischen der Berechnung pro Nutzkilometer und Centnerkilometer liegt in der immer grössern Verstärkung der Züge, welche bewirkte, dass obwohl die Ausgabe pro Nutzkilometer stieg, sie doch pro Centnerkilometer kaum zunahm, und dass umgekehrt die Einnahme, obwohl sie pro Centnerkilometer empfindlich sank, doch pro Nutzkilometer nicht merklich abnahm. Es wurden nämlich pro Nutzkilometer befördert Centner Bruttolast:

1863	4291
1865	4596
1867	4751
1869	4757
1871	4997
1872	4996

und zwar ist dieser Fortschritt wesentlich erreicht worden nicht durch Zunahme in der Zahl der Achsen jedes Zugs, die vielmehr in den letzten 10 Jahren ziemlich dieselbe geblieben ist, nämlich 1863, 1869, 1871 und 1872 durchschnittlich 40, 1865 und 1867 durchschnittlich 41 Achsen, sondern durch immer grössere Tragfähigkeit und Belastung der einzelnen Achsen. Es kam nämlich auf jede bewegte Achse Bruttolast:

5) Die Zahlen sind den statistischen Nachrichten entnommen. Zweckmässig wäre es, wenn in denselben die Kosten nicht für so kleine Grössen wie die obigen, sondern mindestens für 1000 Centnerkilometer berechnet würden. Kleine Differenzen müssen bei den obigen Grössen verschwinden.

	der Personenwagen. Ctnr.	der Güter- u. Gepäckwagen. Ctnr.
1863	72,8	80,1
1865	73,9	84
1867	75,8	86,2
1869	79	88,5
1871	84,7	91,5
1872	86,9	91.

Dagegen sind keine Ersparungen gemacht worden durch eine Verbesserung des Verhältnisses der Netto- zur Bruttolast.

Die Nettolast betrug in Procenten der Bruttolast exclusive Locomotivengewicht:

1863	33,2
1865	35,2
1867	35,3
1869	34,4
1871	35,8
1872	35,3

Während aber so doch im Ganzen trotz steigender Preise der Arbeitsleistungen und Materialien die Kosten des Kilometercentner Nettolast bis zum Jahre 1871 auf derselben Höhe erhalten wurden und erst für 1872 eine Vertheuerung derselben um 5 % eintritt, hat die Einnahme pro Centner Nettolast und der Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe schon vor 1872 continuirlich abgenommen. Nur das Jahr 1871 macht in diesen fortgehenden Sinken eine Ausnahme, ohne Zweifel in Folge bedeutender Soldaten- und Eilguttransporte. Die Ursache der Abnahme ist eine doppelte. Einmal das immer stärkere Verhältniss, in welchem die zu ermässigten Tarifsätzen beförderten Güter zur Gesammtgütermasse stehn und dann der auch innerhalb der ermässigten Classen fortwährend sinkende Ertrag pro Centnerkilometer.

In Procenten der Gesammtgütermasse wurde befördert:

	Post- und Eilgut.	Frachtgut d. Normalclasse einschl. des sperrigen Guts.	Kohlen und Coaks.	Frachtgut der ermässigten Classen.
1863	0,7	9,1	44,8	38,0
1865	0,7	7,7	47,2	35,8
1867	0,6	5,7	45,8	37,2
1869	0,7	6,8	40,8	42,7
1871	1,1	4,8	(82,4)	
1872	0,7	4,4	(82,4)	

Der Rest ist Dienst- und Baugut.

Die nach dem Normaltarif beförderte Gütermenge hat also im Verhältniss zu der zu ermässigten Sätzen transportirten immer mehr abgenommen. Diese Erscheinung kann wieder auf zwei Ursachen beruhen, einmal auf dem stärkern Zuströmen der zu niedrigen Frachtsätzen beförderten Güter, abgesehn von jeder Tarifänderung, dann aber auf einer Versetzung von Gütern aus der Normalclasse in die ermässigten Classen. Die zweite dürfte die bedeutendste der beiden Ursachen sein. Denn die Beförderung von Kohlen und Coaks, den wichtigsten unter den schon seit längerer Zeit zu ermässigten Frachtsätzen beförderten Artikeln hat verhältnissmässig nicht zugenommen. Bis zum Jahre 1869 ergiebt sich das aus der obigen Tabelle. Für die Jahre 1871 und 1872 ist in derselben der Procentsatz dieser Artikel nicht besonders angegeben, bei den preussischen Staatsbahnen aber und den unter Staatsdirection stehenden Bahnen zeigt sich eher eine Abnahme in dem Verhältniss. In Procenten der Gesammtgütermasse wurden befördert Kohlen und Coaks:

	auf den Staatsbahnen.	auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.
1869	37,7	47,9
1872	34,4	47,5

Dagegen sind immer mehr Artikel aus der Normalclasse in die ermässigten Classen versetzt worden. Bei den Staatsbahnen zeigt ein Blick in die dem Landtag jährlich mitgetheilten Uebersichten über ihren Betrieb, dass fast bei jeder Bahn und in jedem Jahre neue Specialtarife eingeführt worden sind und von einem der grössten Eisenbahnverbände hat Scheffler in der oben angeführten Denkschrift eine vortreffliche Zusammenstellung der seit seiner Begründung immer fortgehenden Versetzung von Artikeln in die ermässigten Tarifclassen geliefert.

Dass dann weiter auch innerhalb der ermässigten Classen Frachtermässigungen stattgefunden haben, weisen die Ziffern der schon früher mitgetheilten Tabelle für den Durchschnitt sämmtlicher Bahnen nach, bei den preussischen Staatsbahnen aber insbesondere brachte der Centnerkilometer in den ermässigten Classen beförderten Guts ein:

1867	0,33 Pfg.
1869	0,29 „
1872	0,28 „

Im Personenverkehr zeigt sich eine viel geringere Abnahme der Einnahmen für die Person und den Kilometer und seit 1865 auch ein viel constanteres Verhältniss in der Benutzung der verschiedenen Tarifclassen.

Die Einnahme betrug pro Person und Kilometer:

	durchschnittlich f. alle Classen.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.
1863	0,40	0,93	0,60	0,39	0,21 Sgr.
1865	0,39	0,92	0,60	0,39	0,21 „
1867	0,37	0,93	0,58	0,37	0,21 „
1869	0,36	0,88	0,57	0.34	0.21 „
1871	0,32	0,86	0,56	0,34	0,21 „
1872	0,35	0,86	0,56	0,34	0,27 „

Von den zurückgelegten Personenkilometern kommen auf die:

	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.
1863	3,4	25,1	45,0	26,5 %
1865	3,3	23,4	41,7	31,6 „
1867	3,5	23,7	39,9	32,9 „
1869	3,1	22,9	44,7	29,3 „
1871	3,3	24,3	44,0	28,4 „
1872	3,5	22,7	42,6	31,2 „

Die Ursache des geringern Ueberschusses pro Centnerkilometer ist also bis zum Jahre 1871 überwiegend in der Ermässigung der Gütertarife zu suchen, im Jahre 1872 dagegen darin, dass die bis dahin nur pro Nutzkilometer gestiegenen Betriebskosten nun auch pro Centnerkilometer zu wachsen anfangen.

Im Jahre 1873 sind zwar die Tarife wohl nur ganz ausnahmsweise noch weiter ermässigt worden, aber andererseits die Ausgaben noch stärker als im Jahre 1872 gestiegen. Darüber haben wir zwar noch keine statistischen Nachweise, welche Durchschnittszahlen für alle preussischen Bahnen geben. Indess wird die Thatsache wohl schon hinlänglich festgestellt durch eine Berechnung, die wir einer gefälligen Mittheilung der Direction der Bergisch-Märkischen Bahn verdanken. Nach dieser Zusammenstellung würden im Jahre 1873 zur Bewältigung eines gleichen Verkehrs lediglich für persönliche Ausgaben bei Annahme eines Personals von gleicher Zahl, sowie für Kohlen bei einem Verbrauch eines gleichen Quantums, wie 1872 nachstehende Mehrausgaben zu leisten sein:

(s. Tabelle folgende Seite).

Die Ausgaben würden darnach aus diesen beiden besonders wichtigen Ausgabetiteln bei den meisten der vorstehenden Bahnen eine Steigerung um mehr als 10 % erlitten haben, viel mehr jedenfalls als im Jahre 1872 gegenüber 1871, wo die Mehrausgabe pro Centnerkilometer durchschnittlich nur 5 % betrug.

	Bergisch-Märk. Bahn.	Braunschweig. Bahn.	Magdeburg-Leipziger Bahn.	Köln-Mindener Bahn.	Berlin-Stettiner Bahn, alte Strecke.	Stargard-Cösliner Bahn.	Berlin-Magdeburger Bahn.	Leipzig-Dresdener Bahn.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Summe d. persönlichen Ausgaben für 1872 .	5,292654	901646	697863	2,500429	663628	197512	618716	689201
Steigerung in Folge Erhöhung der Gehälter und Bahnen im Jahr 1873	497445	94000	136973	223814	31372	10071	68183	74229
Summe der Ausgaben für Kohlen im Jahr 1872	617991	371951	134833	583683	208726	74801	181494	162729
Steigerung i. Jahr 1873 in Folge erhöhter Ankaufspreise d. Kohlen	123000	132515	36814	116736	26189	9858	1878	9041
Summe der Mehrausgaben durch Preissteigerung in diesen beiden Titeln	620445	226515	173787	340550	57561	19929	70061	83270

Dem so verminderten Betriebsüberschusse steht andererseits ein wachsendes Anlagecapital der Bahnen gegenüber.

Nicht nur werden die neuen zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes auszuführenden Linien immer theurer, weil alle Elemente der Baukosten im raschen Steigen begriffen sind, auch auf den alten Strecken müssen kostspielige Neubauten ausgeführt werden. Vor Allem der wachsende Verkehr, aber auch das Vorrücken volkreicher Ortschaften in die unmittelbare Nähe der Bahnlinien und immer häufigere Kreuzungen der Linien mit verkehrreichen Strassen und Bahnen machen Erweiterungen und zweckmässigere Einrichtungen der Bahnhöfe, Anlegung eigener Güterbahnhöfe, Neubauten zur Vermeidung von Kreuzungen verschiedener Verkehrswege auf demselben Niveau nothwendig. Deshalb belief sich das Anlagecapital preussischer Bahnen pro Kilometer Bahnlänge:

1853	auf	54935	Thlr.
1863	„	69627	„
1867	„	72995	„
1871	„	74676	„
1872	„	75789	„

Und doch hatten in den Kriegsjahren wegen fehlender Arbeiter und in den Jahren 1867—70 wegen mangelnden Capitals und Ver-

trauens die Neubauten nur einen langsamen Fortgang genommen. Erst mit dem Jahre 1872 beginnt eine lebhaftere Thätigkeit zur Erweiterung und Vervollkommnung der baulichen Einrichtungen auf den Bahnen. Für die preussischen Bahnen setzt allein das Eisenbahngesetz vom 11. Juni 1873 und das Extraordinarium des Staatshaushaltsetats für 1874 eine Summe von ca. 30 Millionen Thlr. zu Erweiterungsbauten, Anlage zweiter und dritter Geleise und zur Vermehrung des Betriebsmaterials auf den bereits bestehenden Linien aus. Um diese Summe erhöht sich also mindestens das Anlagecapital der bisher schon eröffneten Staatsbahnen in den nächsten Jahren.

Die Gegner der Tariferhöhung weisen demgegenüber darauf hin, dass bis zum Jahre 1871 die Rente, welche sowohl Staats- wie Privatbahnen durchschnittlich abwarfen, eine wachsende gewesen sei und im Ganzen eine ganz hinlängliche Verzinsung des Anlagecapitals gebildet habe, trotzdem schon damals der Ueberschuss der Einnahme über die Ausgaben pro Centnerkilometer im Sinken begriffen war. Die wachsende Menge der beförderten Centnerkilometer habe bis dahin die Verminderung des an jedem einzelnen Centnerkilometer gemachten Gewinnes mehr als aufgewogen. Wenn im Jahre 1872 und 1873 das nicht mehr möglich gewesen, so werde das nur eine vorübergehende Erscheinung sein. Denn:

1) sei die Erhöhung der Betriebsausgabe in diesen Jahren zum Theil durch nur zeitweilig gesteigerte Kohlen- und Eisenpreise, Arbeitslöhne u. s. w. oder durch ausserordentliche Ergänzungen und Erneuerungen des in der Kriegszeit stark mitgenommenen Betriebsmaterials und Oberbaus der Bahn veranlasst worden. Mit diesen vorübergehenden Ursachen werde auch ihre Folge bald wieder schwinden.

2) Soweit dagegen die Preissteigerung der Materialien und Löhne eine dauernde sei, könne sie durch Ersparnisse im Betriebe der Bahnen gedeckt werden.

3) Die dennoch etwa eintretende Verminderung des Ueberschusses pro Centnerkilometer werde durch die in Folge der allmählichen Verkehrsentwickelung steigende Zahl der beförderten Centnerkilometer aufgewogen werden.

Um zunächst das erste dieser Argumente zu würdigen, ist vor Allem nothwendig genauer zu prüfen, worin denn die vermehrten Ausgaben der letzten Jahre hauptsächlich ihren Grund haben. Nur dadurch wird man in den Stand gesetzt, für die nächsten Jahre, soweit sich überhaupt über die Zukunft urtheilen lässt, Schlüsse zu ziehn.

Dass nicht gerade ausserordentliche Erneuerungen und Ergänzungen des Betriebsmaterials und Oberbaus der Bahn die Ursache sind, geht schon aus den Angaben über die gesammte Ausgabe einerseits und über die Ausgabe nach Abzug der zur Vermehrung der Betriebsmittel, Meliorationen und Erneuerungen verwendeten Summen andererseits hervor, die wir oben auf den Nutzkilometer berechnet, mitgetheilt haben. Die Differenz zwischen den beiden Summen betrug:

1863	5,8 Sgr.
1867	5,2 „
1869	3,8 „
1871	4,1 „
1872	5,0 „

Sie hat also im Vergleich zu 1863 und 1867 eine Zunahme nicht erlitten.

Daraus ergiebt sich denn weiter, dass bis zum Jahre 1873 auch das Steigen der Eisenpreise keinen erheblichen Einfluss auf die Betriebsausgaben ausgeübt hat. Vergleichen wir speciell die Ausgabe für Materialien, die zur Erhaltung des Oberbaus (ausschliesslich der Weichen) verwendet wurden, also für Schienen, Kleineisenzeug, Schwellen, Bettungsmaterial, so betrug dieselbe nach Abzug der Einnahme für verkaufte alte Materialien auf sämmtlichen preussischen Bahnen:

1868	5217488	Thlr.	bei	einer	Betriebslänge	von	9911	Kilom.
1869	5357847	„	„	„	„	„	10277	„
1871	6804481	„	„	„	„	„	11830	„
1872	6724026	„	„	„	„	„	12634	„

Auf den Kilometer im Betrieb stehende Strecke ist der Unterschied zwischen 1868 und 1872 doch nur sehr klein, die etwas höheren Ausgaben des Jahres 1871 werden durch den Krieg veranlasst sein. Bei längern Fortbestehn so hoher Eisenpreise wie im Jahre 1873 würde freilich auch diese Ausgabe sowie die für das Betriebsmaterial nicht unbedeutend wachsen, aber für die oben von uns mitgetheilten Ziffern und die bisherige Verschlechterung in der finanziellen Lage der Bahnen kommt sie wenig in Betracht.

Erheblicher schon ist der Einfluss, den die gestiegenen Kohlenpreise ausgeübt haben.

Die Kosten der Locomotivfeuerung betrugen auf sämmtlichen preussischen Bahnen:

	pro Nutzkilometer. Sgr.	pro 1000 Bruttocentner kilometer. Pfg.
1863	1,5	4,2
1865	1,6	4,2
1867	1,7	4,4
1869	1,7	4.4
1871	2,2	5,4
1872	2,6	6,2

Die Erhöhung dieser Ausgabe beläuft sich also seit 1869 für den Nutzkilometer auf 0,9 Sgr. (53%) und von der gesammten Steigerung aller wirklichen Betriebsausgaben, die, wie wir oben sehen, in demselben Zeitraum 4 Sgr. betrug, kam also nicht ganz der vierte Theil auf die erhöhten Ausgaben für das Brennmaterial. Nun ist aber auch die Quantität der verbrauchten Kohlen pro Nutzkilometer von 13,3 Kilogramm auf 15 Kilogramm oder um 12,8% gestiegen in Folge schwererer Güterzüge und vermehrter Schnellzüge. Ungefähr 24% der vermehrten Ausgaben für Brennmaterial würden also auf Mehrconsumtion, ca. 76% auf erhöhte Preise der Kohlen zu setzen sein und der Antheil dieses letztern Moments an den von 1869 bis 1872 vermehrten Ausgaben pro Nutzkilometer auf 0,68 Sgr. oder auf ungefähr ein Sechstel sinken. Ungefähr auf dasselbe Resultat kommt man, wenn man die Mehrausgaben pro Bruttocentnerkilometer im Jahre 1872 mit der im Jahre 1869 vergleicht. Freilich hatten 1872 die Kohlenpreise noch nicht die Höhe wie im Jahre 1873 erreicht und in beiden Jahren hatten überdies viele Bahnen noch Lieferungsverträge, die ihnen den Bezug der Kohlen noch zu mässigen Preisen sicherten. Im Jahre 1873 und 1874 bis zu dem Augenblicke, in den wir dies schreiben, wird sich das Moment schon mehr geltend gemacht haben. Nun dürfte aber die Dauer des hohen Standes, den die Kohlenpreise im Jahre 1873 behaupteten, ebenso unwahrscheinlich sein, wie andererseits ein dauerndes Sinken derselben unter den Preis, zu welchem im Jahre 1872 die Bahnen die Kohlen bezogen. Denn wenn die enorme Preissteigerung der Kohlen im Jahre 1873 deutlich die Kennzeichen einer vorübergehenden Conjunctur trägt, so charakterisirt sich dieselbe bis in das Jahr 1872 durch ihre langsame Regelmässigkeit zum Theil als eine Rückkehr zu normalen Verhältnissen aus vorübergehendem Drucke, zum Theil als ein Symptom der allgemeinen Geldentwerthung. Sind doch die Productionskosten der Kohlen in den letzten Jahren fast continuirlich gestiegen, so dass eine entsprechende Preissteigerung bei

diesem Artikel unvermeidlich ist, wenn die Production nicht nur ihren Fortgang haben, sondern mit dem wachsenden Consum sich ausdehnen soll. Auf den Saarbrücker Gruben z. B. betrugen die durchschnittlichen Selbstkosten für den Centner Kohlen:

1869	2	Sgr.	9,65	Pfg.
1870	2	„	10,65	„
1871	3	„	0,24	„
1872	3	„	1,14	„

Selbst wenn aber, was gewiss nicht zu erwarten, die Preise bis auf den gedrückten Stand von 1869 zurückgehn sollten, so würde dadurch allein kein entscheidender Einfluss in Bezug auf das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen ausgeübt werden. Denn die Ausgaben für die Locomotivfeuerung betragen für 1872 7,772989 Thlr. bei einer gesammten Betriebsausgabe von 87,857422 Thlr., also noch nicht einmal ganz 9 %. Eine Ermässigung des Kohlenpreises auf den Stand von 1869 würde also die Gesammtausgabe ungefähr um $2^1/_2$ % herabdrücken. Wenn daher Stimmen laut geworden sind, die eine geringe Bedeutung der Tariffrage für die preussischen Finanzen deshalb behauptet haben, weil der Staat zugleich Kohlenbergwerkbesitzer sei und daher bei niedrigem Reinertrag der Bahnen und hohen Kohlenpreisen um so mehr als Bergwerkbesitzer, bei hohem Reinertrag und niedrigen Kohlenpreisen als Eisenbahnbesitzer gewinne, so zeigt eine reiflichere Erwägung, dass die Kohlenpreise erheblich sinken können, ohne dass dieser Unterschied auf den Reinertrag der Bahnen einen beträchtlichen Einfluss äusserte.

Das weitaus wichtigste Moment dagegen, das auf das Steigen der Betriebskosten in den letzten Jahren eingewirkt hat, sind die Besoldungen und Löhne. Die Erhöhung derselben schreitet schon seit einer Reihe von Jahren bald langsamer, bald rascher fort. Die eine Bahn hat in diesem, die andere in jenem eine Aufbesserung der Besoldungen vorgenommen, in der grössten Ausdehnung aber sind derartige Maassregeln in Folge des Vorgangs der Staatsbahnen in den Jahren 1872 und 1873 ergriffen worden. Ebenso zeichnen sich die Jahre 1871, 1872 und 1873 dadurch aus, dass das schon längere Zeit bemerkbare Steigen des Arbeitslohns im engern Sinne viel rascher als in den Vorjahren fortschreitet.

Die preussischen Eisenbahnen verwendeten an Besoldungen und Löhnen sowie an sonstigen Emolumenten für Beamten und Arbeiter:

	Gesammtsumme der Besoldungen, Löhne u. s. w. Thlr.	auf einen Kilometer Betriebslänge. Thlr.	auf 100000 Thlr. Bruttoeinnahme. Thlr.
1863	11,877052	1842	22325
1865	13,557367	2057	20148
1867	17,042646	2398	23103
1869	25,144644	2451	24343
1871	31,296084	2652	23663
1872	38,816513	3074	26915
Bei den Staatsbahnen allein waren die Ziffern:			
1869	8,593097	2620	26477
1872	12,471869	3239	27343

Ohne allen Zweifel werden die Jahre 1873 und 1874 in dieser Hinsicht noch ungünstigere Resultate geben. Wir haben oben die Berechnungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahndirection über die Steigerung, welche die persönlichen Ausgaben im Jahr 1873 gegen 1872 bei verschiedenen deutschen Eisenbahnen nur durch Besoldung- und Lohnerhöhung unter Voraussetzung desselben Verkehrsumfangs erfahren haben. Nach dieser Tabelle betrug diese Erhöhung bei der Bergisch-Märkischen Bahn 9,4 %, bei der Braunschweigischen 10,4 %, bei der Magdeburg-Leipziger 19,6 %, der Köln-Mindener 8,9 %, der Berlin-Magdeburger 11 %. Nach den preussischen Staatshaushaltetats ferner waren bei den Staatseisenbahnen veranschlagt:

für das Jahr.	Besoldungen und andere persönliche Ausgaben. Thlr.	die gesammten Betriebseinnahmen. Thlr.	auf 100000 Thlr. Betriebseinnahmen kamen persönliche Ausgaben. Thlr.
1871	7253898	35,730000	20,300
1874	11615753	49,722868	23,342

Darin ist aber nicht der Lohn der gewöhnlichen Arbeiter weder der bei der Transportverwaltung, noch der bei der Unterhaltung der Bahn beschäftigten enthalten und die dafür gemachte ebenfalls stark vermehrte Ausgabe muss man hinzunehmen, wenn diese Voranschläge der Etats mit der vorstehenden aus den statistischen Nachrichten entnommenen Angaben über die Jahre 1863—72 verglichen werden sollen.

Dass nun auf diese Periode der Besoldungserhöhungen wieder eine Zeit der Besoldungsherabsetzungen folgen werde, das wird, was die eigentlichen Beamten angeht, schwerlich jemand hoffen oder fürchten. Eher giebt man sich solchen Gedanken in Bezug auf den Lohn der ge-

wöhnlichen Handarbeit hin. Aber auch da wird ein unbefangener Blick auf das allmählige Steigen des Lohns und auf seine bis jetzt erreichte Höhe einen bedeutenden und allgemeinen Rückschlag unwahrscheinlich erscheinen lassen. Nach den statistischen Nachrichten betrug auf sämmtlichen preussischen Eisenbahnen:

	Zahl der durchschnittlich beschäftigen Arbeiter in der		Gehälter, Tagegelder u. Emolumente der Arbeiter in der	
	Bahnverwaltung. Thlr.	Transportverw. Thlr.	Bahnverwaltung. Thlr.	Transportverw. Thlr.
1863	11,848	18,218	1,411635	3,514928
1869	19,437	32,365	2,571481	6,944327
1871	26,392	42,720	4,137476	9,457508
1872	27,835	47,079	4,561286	11,805087

	durchschnittlicher Jahreslohn eines Arbeiters in der	
	Bahnverwaltung. Thlr.	Transportverwaltung. Thlr.
1863	119,1	192,9
1869	132,2	214,6
1871	156,8	226,5
1872	167,6	251,1

Offenbar haben der Krieg und der ihm folgende gewerbliche Aufschwung diesen Fortschritt beschleunigt und es wäre nur natürlich, wenn in den nächsten Jahren, nachdem 1873 eine weitere Steigerung gebracht, ein Stillstand folgte, aber ein allgemeiner Rückschritt des durchschnittlichen Jahreslohns würde eine wirthschaftliche Calamität der traurigsten Art bedeuten. Sieht man die Höhe des Lohns in der obigen Zusammenstellung an, so ist derselbe immer noch so niedrig, wie er nur in wenigen Culturländern Europas sein dürfte. Unter den in der Transportverwaltung thätigen Arbeitern finden sich viele vorgebildete und in theuern Städten wohnende Arbeiter und doch erreichte der Lohn 1872 nicht einmal durchschnittlich 5 Thlr., bei den in der Bahnverwaltung Beschäftigten nur wenig über 3 Thlr. die Woche. Nehmen wir für 1873 10% weitere Erhöhung, so kommen wir bei den erstern auf $5^1/_3$, den andern auf $3^1/_2$ Thlr. die Woche. Wir gestehn, wir haben keine so ungünstige Ansicht von der wirthschaftlichen Zukunft Deutschlands, dass wir erwarteteten, es werde den Eisenbahnverwaltungen auf die Dauer gelingen unter diesem durchschnittlichen Lohn Arbeiter zu finden. In einzelnen Industriezweigen und einzelnen Gegenden mag gerade jetzt ein empfindlicher Druck auf dem Arbeitsmarkte herrschen, aber selbst da dürfte derselbe schwerlich von Dauer sein. Für die nächsten Jahre gerade sind in Nord- und Mitteldeutsch-

land Bauten von dem allergrössten Umfang in Aussicht genommen. Der preussischen Staatsregierung sind im vorigen Jahre 120 Millionen und werden in diesem Jahre wahrscheinlich ca. 66 Millionen Thaler zu Eisenbahnbauten bewilligt, in allen anderen Zweigen der Staatsverwaltung werden langgehegte Wünsche in Bezug auf Bauten erfüllt, fast das ganze Extraordinarium der letzten Staatshaushaltsetats (1874 $33^1/_3$ Mill. Thlr.) ist ein Bauetat. Für den Umbau der Festungen, der bis jetzt fast nur in Elsass-Lothringen ernstlich begonnen hat, sind vom deutschen Reiche ca. 72 Millionen Thlr. reservirt. Und für einen grossen Theil dieser Capitalverwendungen, die natürlich eine fast ebenso grosse Nachfrage nach Arbeitsleistungen bedeuten, liegt das Capital bereit und braucht nicht in Concurrenz mit anderweitiger Gewerbthätigkeit herangezogen zu werden. Eine so umfangreiche Bauthätigkeit wirkt aber unvermeidlicher Weise als mächtiges Reizmittel auf viele Industriezweige, denen die Mittel zur erweiterten Thätigkeit in den Ersparnissen des Landes ungeschmälert zufliessen können. Unter solchen Verhältnissen möchten wir auch den local gegenwärtig vorkommenden Druck für einen bald vorübergehenden halten.

Mit der Höhe des Lohns hängen aber eine Menge von anderen Ausgaben der Eisenbahnen zusammen. Die Preise mancher Rohstoffe und vieler Producte der Industrie, besonders der handwerksmässigen, deren die Eisenbahnen bedürfen, werden vor Allem durch die Höhe des Arbeitslohns bestimmt, so dass die Wirkung dieses Moments sich keineswegs blos auf die directen Ausgaben für Arbeitslohn beschränkt. In demselben spricht sich vielmehr der gesunkene Werth des Geldes, der in Deutschland alle Preisverhältnisse in den letzten Jahren umgestaltet hat, am deutlichsten aus.

In den meisten ausserdeutschen Staaten namentlich in England, Niederland, den Vereinigten Staaten ist diese Bewegung lange nicht so mächtig gewesen, wie in Deutschland. Sie war vielmehr zum Theil nur eine Ausgleichung langbestandener Preisverschiedenheiten zwischen den Mittelpuncten des Weltverkehrs und abgelegenern Gegenden, eine Ausgleichung, welche die bessern Communicationswege und der wachsende Verkehr langsam bewirkt, die aber das plötzlich gewonnene Vertrauen auf politische Sicherheit und die Capitalübertragung von einigen Milliarden rasch befördert hat. Daher ist die Erhöhung der Betriebskosten, welche 1872 und 1873 auch in England eingetreten ist, dort in viel höherm Maasse den gestiegenen Kohlenpreisen, in viel geringerm den erhöhten Besoldungen und Löhnen zuzuschreiben, als bei uns. Die Mehrausgaben für die Locomotiven betragen auf die Nutzmeile nach

dem Bericht des Capitan Tyler dort mehr als die Hälfte der Ausgabevermehrung des Jahres 1872 gegen 1871 und 1870, in Preussen aber von der Steigerung des Jahres 1872 gegen 1871 oder 1869 nur ein Viertel und diese ist wieder zum Theil nicht durch Vertheurung der Kohlen, sondern durch Mehrverbrauch bei grössern und schnellern Zügen entstanden. Da nun die Kohlenpreise aller Wahrscheinlichkeit nach in nicht ferner Zeit wieder sinken werden, die Arbeitslöhne und Besoldungen aber ein viel stabileres Element sind, so liegt für die englischen Bahnen allerdings die Nothwendigkeit einer Erhöhung ihrer übrigens auch durchweg anders normirten Tarife viel ferner als für die deutschen. Wenn sie nicht dazu schreiten, so kann man nicht, wie das in der Schrift von Mulvany geschieht, daraus für die deutschen Bahnen die Nothwendigkeit eines gleichen Verhaltens folgern[6]).

Aus allen diesen Gründen erscheint es uns nicht wahrscheinlich, dass die Preiselemente, welche in den letzten Jahren vorzugsweise die Kosten erhöht haben, in der nächsten Zeit wieder erheblich zurückgehn werden. Sie werden nicht gerade alle die Höhe von 1873 behaupten, aber das weitaus wichtigste unter denselben wird schwerlich unter den einmal eingenommenen Stand wieder in irgend beträchlichem Grade heruntersinken.

Zweifelhafter liegen die Dinge in Bezug auf die zweite sich sofort aufdrängende Frage, ob die Verwaltungen der Eisenbahnen nicht im Stande sein werden durch Fortschritte in ihrem Betriebseinrichtungen Ersparnisse an den Betriebskosten zu machen, welche den frühern Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben wiederherstellen. Darüber ein bestimmtes Urtheil zu fällen, würde in der That auch für den genauesten Kenner der Betriebszustände auf den deutschen Bahnen und der Eisenbahntechnik unmöglich sein. Denn einmal sind die Betriebsverhältnisse und Betriebseinrichtungen und die Möglichkeit weiterer Fortschritte auf verschiedenen Bahnen viel zu ungleich, um darüber ein allgemeines Urtheil zu gestatten und dann ist es dem Menschen nicht gegeben, in die Zukunft zu sehn und zu ermessen, welche Erfindungen und technische Fortschritte in der kommenden Zeit gemacht werden. Nur das wird wohl mit Fug und Recht von Scheffler a. a. O. bestritten, dass Grund vorliege in Bezug auf Ermässigung der Betriebskosten in nächster Zeit grössere Effecte zu erwarten, als in jüngster Vergangenheit in den grossen Complexen von Staats- und Privatbahnen unter Mitwirkung so zahlreicher Capacitäten verwirklicht sind. Er weist da-

6) Uebrigens haben nach den uns während des Druckes zugehenden Nachrichten im Jahr 1873 beträchtliche Betriebserhöhungen auf vielen englischen Bahnen stattgefunden.

rauf hin, dass jeder Thaler ersparte Betriebskosten ein Thaler Reingewinn ist, während ein Thaler vermehrte Einnahme noch lange kein Thaler Reingewinn ist, sondern erst von ihm abgezogen werden müssen die grossen Kosten der vermehrten Leistungen, für welche er bezahlt wird. Der Antrieb für möglichste Verminderung der Betriebskosten zu sorgen, sei daher immer für die Eisenbahnverwaltungen ein sehr mächtiger gewesen und habe denn auch immer neue Kostenersparungen zur Folge gehabt. Wir sahen oben, dass die Ausgaben pro Zugkilometer gewachsen, aber für den Centnerkilometer bis zum Jahre 1871 doch dieselben geblieben sind. Das ist geschehn trotz des continuirlich steigenden Arbeitslohns und trotz vermehrter Verwendungen für erhöhte Sicherheit, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit des Dienstes. Um den bedeutenden Anforderungen zu genügen, die aus vermehrten Ansprüchen an Vollkommenheit der Leistungen hervorgehn, und um den wachsenden Preisen von Arbeitsleistungen und Materialien zu begegnen, haben natürlich erhebliche Ersparungen an den Betriebsausgaben gemacht werden müssen, sonst wären die Kosten pro Zugkilometer viel mehr gestiegen und pro Centnerkilometer nicht dieselben geblieben. Auch in der Zukunft werden ohne Zweifel diese beiden Kräfte gegeneinander kämpfen, auf der einen Seite durch verbesserte Betriebseinrichtungen die Kosten desselben Quantums von Leistungen vermindert, auf der andern durch grössere Ansprüche an die Qualität der Leistungen und höhere Preise vieler von den Bahnen zu kaufender Producte und Dienste vergrössert werden. Wenn es aber in den letzten Jahren fast sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen nicht gelungen ist, das Gleichgewicht zwischen diesen beiden Kräften zu erhalten und die letztere unverkennbar die stärkere geworden ist, so kann man nicht so ohne Weiteres behaupten, es werde in der nächsten Zeit der umgekehrte Fall eintreten.

Es würde daher zur Entscheidung der vorliegenden Frage auch durchaus nicht dienlich sein die einzelnen Fortschritte in der Technik des Eisenbahnwesens und ihren Einfluss auf die Betriebskosten zu erörtern. Dagegen dürfen wir hier nicht übergehn, dass von den Gegnern der Tariferhöhung auf die Möglichkeit hingewiesen wird vermittels einer durchgreifenden Tarifreform statt einer Tariferhöhung die finanzielle Lage der Eisenbahnen zu verbessern. Sie heben hervor die noch immer so unvollkommene Ausnutzung der Tragkraft der Güterwagen sowohl was die Belastung im Fall der Bewegung, wie auch was die Zeit angeht, während der sie zu Transportleistungen wirklich gebraucht werden und erwarten in dieser Hinsicht bedeutende Ersparungen in

Folge veränderter Tarifeinrichtungen. Demgegenüber warnt die mehrfach erwähnte Denkschrift von Scheffler gewiss nicht mit Unrecht vor übertriebenen Vorstellungen von der finanziellen Bedeutung der möglichen Fortschritte, aber doch überschreitet sie andererseits wohl das Ziel, wenn sie überhaupt die Möglichkeit bedeutender Fortschritte durch eine Tarifreform läugnet. Es istganz richtig, dass eine auch nur annähernd vollständige Ausnutzung der Güterwagen niemals zu erreichen sein wird, weil der Verkehr nach seinen Richtungen sich niemals, am allerwenigsten aber in kurzen Zeitfristen so ausgleicht, dass gleich viel Güter in den entgegengesetzten Richtungen befördert würden und für die nach einem Orte oder einer Gegend befrachteteten Wagen sich dort jedesmal eine entsprechende Rückfracht fände. Der Verfasser bemerkt ganz treffend, dass ein Kohlenrevier, ein Salzlager, ein Gebirge mit den Gebirgsproducten an Steinen und Holz u. s. w. Massengüter versenden, ohne auch nur entfernt ein gleiches Volumen von auswärts zu beziehn. Umgekehrt empfängt jede grössere Stadt in Brennstoffen, Baumaterial, Lebensmitteln u. s. w. grosse Quantitäten von auswärts, während sie nur wenig voluminöse Güter nach Aussen versendet. Noch weniger entsprechen sich die Frachtsendungen in verschiedenen Richtungen der Zeit nach. Zu Anfang der Messen in Leipzig, Frankfurt, Braunschweig u. s. w. strömen die Güter diesen Messplätzen zu, Ende derselben von ihnen fort. Wollte man dieser zeitlichen Verschiedenheiten in den Verkehrsrichtungen ungeachtet keine leeren Wagen zurückgehn lassen, so müsste man dieselben oft sehr lange Zeit zurückhalten und einen enormen Bestand an Wagen unbenutzt vorräthig halten, wodurch der finanzielle Vortheil der vollen Belastung wieder verloren ginge. Ferner können die für bestimmte Transporte eingerichteten Wagen, z. B. die Vieh-, Pferdewagen, die für den Transport von Säuren hergestellten Wagen u. s. w. nicht für andere Frachtgegenstände verwandt werden und da die Artikel, für welche sie bestimmt sind, in der Regel nur in einer Richtung transportirt werden, so ist kaum zu vermeiden, dass sie leer zurückgehn. Wollte man endlich Stückgüter nur in ganzen Wagenladungen versenden, so müssten die Lieferfristen sehr verlängert werden, weil man dann die Güter liegen lassen und allmählich zu ganzen Wagenladungen ansammeln müsste. Offenbar aber würde das nicht im Interesse des Publicums sein. Dr. Scheffler glaubt daher, dass die Ausnutzung im Grossen und Ganzen nicht viel über die Hälfte der Maximalbelastung nämlich über den Zustand hinauskommen werde, in welchem jeder Wagen die Versandstation voll beladen verlässt und leer dahin zurückkehrt. Die Braunschweigischen Bahnen hätten dieses Ziel seit

geraumer Zeit erreicht, insofern im Jahre 1860 schon ebenso wie 1871 die Güterwagen dieser Bahnen durchschnittlich mit 47 % ihrer Ladungsfähigkeit belastet gewesen sein.

Diesen Ausführungen gegenüber dürfte wohl hervorzuheben sein einmal, dass die durchschnittliche Belastung der Güterwagen im Verhältniss zur Maximalbelastung auf den preussischen Bahnen noch lange nicht 50 % erreicht, sondern im Jahre 1872 nur 42 % und bei den Staatsbahnen nur 39 % betrug und dann, dass einzelne Bahnen doch schon über das Verhältniss von 50 % hinausgekommen sind, so z. B. die Saarbrücker Bahn mit 57 %, Breslau-Posener mit 65 %, Bergisch-Märkische mit 54 %, rechte Oderufer und Rhein-Nahebahn mit 51 %. Ohne Zweifel ist dieses günstigere Verhältniss einzelner Bahnen nicht einer grössern Betriebsamkeit der betreffenden Verwaltungen, sondern bei weitem zum grössten Theil dem Umstande zuzuschreiben, dass diesen Bahnen mehr Massengüter in Wagenladungen von Seiten des Publicums überwiesen werden, als andern. Es sind, wie man leicht sieht, vorzugsweise Kohlenbahnen, welche die Tragfähigkeit der Güterwagen stärker ausnutzen. Mit Recht hat sich daher die Aufmerksamkeit seit einiger Zeit ganz besonders der Frage zugewendet, ob nicht durch eine Aenderung im Tarifsystem zu bewirken sein möchte, dass den Eisenbahnen die Güter ausschliesslich oder doch mehr als bisher in Wagenladungen zugingen und dadurch nicht nur das Verhältniss der Netto- zur Bruttolast gebessert, sondern auch an Mühe und Arbeit für den Güterdienst auf den Bahnen Erhebliches gespart werde. Die Schrift von Scheffler behauptet freilich auch deshalb noch die Bedeutungslosigkeit derartiger Reformen, weil die als Normal- oder Sperrgut beförderten Güter auf den preussischen Bahnen in den letzten Jahren nur ca. $^1/_{18}$ aller beförderten Güter ausmachten. Für die Güter der ermässigten Classen bestehe schon eine Frachtermässigung bei der Aufgabe als Wagenladung gegenüber der Aufgabe als Stückgut und doch seien unter denselben noch ca. 2—3 mal soviel Stückgüter als Normalgüter befördert würden; das Publicum habe also trotz der Frachtermässigung für Wagenladungen von derselben keinen vollständigen Gebrauch gemacht. Welchen finanziellen Erfolg könne man sich hiernach von der Ausdehnung des Raumtarifs auf alle Güter, sogar auf die sogen. Normalgüter versprechen, welche nach ihrer Beschaffenheit und Transportmenge doch nur als Stückgüter aufgegeben würden. Aber nicht mit Unrecht erwidert darauf ein anderer sehr beachtenswerther Schriftsteller[7]) über die Gütertarif-

7) Reitzenstein, die Gütertarife der Eisenbahnen insbesondere das Gewichts- und Wagenraumsystem. Berlin 1874. S. 45.

frage, dass nach dieser Berechnung doch noch immer ca. 18 % aller Güter als Stückgut aufgegeben werden, nämlich 5,1 % als Normal- oder Sperrgut und $2^1/_2 \times 5{,}1$ % als Stückgut der ermässigten Classen. Bei den elsass-lothringischen Bahnen habe dagegen das Stückgut 1872 nur 5,12 % betragen ohne Zweifel hauptsächlich in Folge des dort bestehenden Raumtarifs. Die verhältnissmässig noch immer so starke Aufgabe von Gütern aus den ermässigten Classen als Stückgut könne daher nur darin ihren Grund haben, dass die Frachtermässigung für den Fall ihrer Aufgabe als Wagenladungen noch nicht gross genug sei. Damit berührt aber dieser Schriftsteller einen andern Grund, aus welchem für die finanzielle Lage der Bahnen blos durch Begünstigung der Güteraufgabe in Wagenladungen eine irgend in Betracht kommende Verbesserung nicht zu erwarten ist. Nur durch allgemeiner als bisher, nicht blos für einzelne, sondern für alle Güterclassen und in viel stärkerm Maasse gewährte Tarifermässigungen für ganze Güterladungen gegenüber Stückgütern kann eine Verbesserung im Verhältniss der Nettolast zur Bruttolast und eine Ersparung an den Güterexpeditionskosten herbeigeführt werden. Darauf kommen denn im Wesentlichen auch alle die neuen Tarifsysteme hinaus, die auf deutschen Bahnen neuerdings eingeführt oder für dieselben vorgeschlagen sind. Sie unterscheiden sich ausser durch das Maass der Tarifermässigungen hauptsächlich nur insofern das eine mehr, das andere weniger weit in der besondern Belastung werthvoller gegenüber minder werthvollen Artikeln, sowie in der Freiheit der Directionen die Tarifpolitik den wechselnden wirthschaftlichen Bedürfnissen, Conjuncturen und Concurrenzverhältnissen anzupassen, gehn will[7a]). Wenn aber so durch ins Gewicht fallende Tarifermässigungen die Versendung von Gütern in ganzen Wagenladungen herbeigeführt werden muss, so ergiebt sich von selbst, dass die dadurch herbeigeführte Ersparung an den Betriebskosten bei weitem zum grössten Theil dem versendenden Publicum oder den die Güter sammelnden Spediteuren und nicht den Eisenbahnen zu Gute kommen wird. Dazu kommt, dass mit einer durchgreifenden Begünstigung der Wagenladungaufgabe doch immer mehr oder weniger eine Einschränkung der Berücksichtigung des Werthes der Güter bei ihrer

7a) Die Schrift von Reitzenstein zeigt recht gut, dass auch der Wagenraum- und Gewichtstarif, wie er auf den Reichsbahnen eingeführt und für andere Bahnen vorgeschlagen ist, die Werthverschiedenheiten der Frachtgüter keineswegs ganz ausser Acht lässt, und dass ein einheitlicher Tarif, welcher die Concurrenzverhältnisse, der Werth den zu befördernden Artikel und die grössere oder geringere Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs gar nicht berücksichtigt, eine Unmöglichkeit ist.

Tarifirung verbunden ist. Indem man aber denjenigen Artikeln, die nicht wegen hoher Selbstkosten, sondern wegen hohen Werthes bisher verhältnissmässig hohe Frachten bezahlt haben, eine gleichartige Behandlung und Tarifirung wie den begünstigten Massengütern angedeihn lässt, verursacht man Einnahmeausfälle und weit entfernt die finanzielle Lage der Bahnen zu verbessern, verschlechtert man sie. Je mehr man daher das Wagenraumsystem für alle Güterclassen consequent durchführen und den Werthtarif einschränken will, desto unentbehrlicher werden andrerseits Tariferhöhungen bei den bisher begünstigten Wagenladungsgütern sein. Wir können daher auch von einer weitern Erörterung der Tarifreformfrage hier absehn. Manches mag dafür sprechen sie mit der Tariferhöhungsfrage zum Zweck leichterer praktischer Durchführung zu verbinden. Aber an sich stehn beide keineswegs in einem innern Zusammenhange, auch bei der Reform wird immer die erste Frage sein müssen, ob die finanziellen Verhältnisse der Bahnen durch günstigere Tarifnormen verbessert werden sollen oder nicht.

Ausser durch eine Verminderung der Betriebskosten in Folge sinkender Preise oder verbesserter Betriebseinrichtungen könnte aber der im Jahre 1873 eingetretene Ausfall im Reinertrage der Eisenbahnen doch auch dadurch noch beseitigt werden, dass die Roheinnahmen der Bahnen eine beträchtliche Vermehrung erführen. Ein Theil der Betriebsausgaben steigt nicht in gleichem Verhältniss mit dem wachsenden Verkehr und je grösser der letztere wird, desto mehr pflegt unter sonst ganz gleichen Umständen die Ausgabe für den beförderten Personen- und Centnerkilometer zu sinken. Aber auch wenn die Ausgabe und der Ueberschuss der Einnahme über dieselbe pro Centner- und Personenkilometer gleich bliebe, so könnte doch durch Vermehrung der beförderten Personen- und Centnerkilometer der Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe in Procenten des Anlagecapitals berechnet, wieder zunehmen.

Offenbar liegen nun für die nächste Zukunft die Verhältnisse in dieser Hinsicht erheblich ungünstiger als für die zuletzt vergangenen Jahre. Auf mehreren der bisher vorzugsweise in Verkehrsentwicklung begriffenen Bahnen tritt eine scharfe Concurrenz anderer Linien in Wirksamkeit, auf anderen Strecken sind der Staat oder die Gesellschaften im Begriff sich durch den Bau von Abkürzungslinien selbst Concurrenz zu machen und endlich hat der gute Reinertrag, welchen die meisten Bahnen bis zum Jahre 1871 abwarfen, zum Ausbau auch weniger rentabler Strecken veranlasst. Indess kann doch im Ganzen ohne allen Zweifel auch für die Zukunft eine weitere Entwicklung des

Verkehrs angenommen werden, die trotz dieser ungünstigen Umstände doch eine Zunahme der Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge höchst wahrscheinlich ergeben wird. Aber in Bezug auf die Erwartungen, die wir von einer solchen allmählichen Zunahme des Verkehrs für den Reinertrag der Bahnen hegen dürfen, muss uns schon die Thatsache bedenklich machen, dass bei einer Reihe von Bahnen, die vorzugsweise einen starken Verkehr in niedrig tarifirten Massengütern haben, trotz einer sehr erheblichen Zunahme des Güterverkehrs und der Einnahmen aus demselben sich die Reineinnahme aus dem Güterverkehr in dem Zeitraum von 1869 — 1872 nicht vermehrt hat. Das wird durch eine von der Bergisch-Märkischen Eisenbahndirection angefertigte und in der Schrift von Mulvany mitgetheilte Zusammenstellung recht gut illustrirt:

(s. Tabelle auf S. 233).

Vermehrt hat sich der Ueberschuss nur bei den Verwaltungen der Berlin-Stettiner, Stargard-Cöslin-Colberg und der Leipzig-Dresdener Bahn in folgender Art:

		Berlin-Stettin Stargard-Neustadt-Wriezen-Pasewalk.	Stargard-Cöslin-Colberg.	Leipzig-Dresdener Bahn.
1869	Einnahme aus dem Güterverkehr	1,325,613	274,898	1,916,688
	Ausgaben „ „ „	739,198	236,866	1,117,993
	Ueberschuss	586,415	38,032	798,695
	Procente der Einnahme	$44_{,24}$	$13_{,83}$	$41_{,67}$
1872	Einnahme aus dem Güterverkehr	2,321,511	424,350	2,442,292
	Ausgaben „ „ „	1,135,873	329,391	1,260,844
	Ueberschuss	1,185,638	94,959	1,181,448
	Procente der Einnahme	$51_{,07}$	$22_{,38}$	$48_{,37}$

Das letztere Resultat wird von der Direction auf die grossartige Vermehrung des Verkehrs von Stettin und Leipzig in denjenigen Artikeln zurückgeführt, die in höheren Classen tarifirt sind. Andererseits ist beachtenswerth die nicht nur relative, sondern auch absolute Abnahme des Ueberschusses trotz sehr stark vermehrten Verkehrs bei

	Cöln-Mindener Bahn.	Berlin-Stettin Vorpommersche Bahn.	Sächsische Staats-Bahn.	Braunschweigische Bahn.	Bergisch-Märkische Bahn.	Magdeburg-Leipziger Bahn.	Berlin-Potsdam Magdeburger Bahn.	Main-Weser Bahn.
1869 Einnahme aus dem Güter-Verkehr	7,084,561	301,684	6,893,884	2,355,273	7,880,923	1,755,099	1,670,754	1,844,693
Ausgaben dto. . . .	3,576,238	267,109	3,257,174	1,500,750	4,323,657	980,815	627,026	1,111,163
Ueberschuss	3,508,323	34,575	3,636,710	854,523	3,557,266	774,284	1,043,728	733,530
Procente der Einnahme	49,52	11,46	52,75	36,28	45,14	44,12	62,47	
1872 Einnahme aus dem Güter-Verkehr	8,704,828	473,454	8,523,120	2,862,598	11,163,801	2,141,681	1,660,480	2,536,445
Ausgaben dto. . . .	5,318.300	451,950	4,869,762	2,114,651	7,651,535	1,279,820	888,752	1,924,419
Ueberschuss	3,386,528	21,504	3,653,358	747,947	3,512,266	861,861	771,728	612,626 excl. der Extraordinarien in Einnahme und Ausgabe.
Procente der Einnahmen	38,90	4,54	42,86	26,13	31,46	40,24	46,48	

den grossen rheinisch-westfälischen Bahnen, die einen verhältnissmässig starken Verkehr von Massengütern in den ermässigten Classen haben. Bei der Cöln-Mindener kommt 1872 von der gesammten Einnahme aus dem Güterverkehr 37,7 % auf Kohlen und Coaks, 47,8 % auf Frachtgut der ermässigten Classen, bei der Bergisch-Märkischen 36 u. 41,8 %, auf das Frachtgut der Normalclasse bei der erstern nur 6 %, bei der andern 10,6 %, während bei sämmtlichen preussischen Bahnen das Normalfrachtgut doch noch 13,8 % der gesammten Einnahme des Güterverkehrs ausmacht. Der Massengüterverkehr aber ist es durch den im Grossen und Ganzen die Verkehrszunahme auf den deutschen Bahnen gegenwärtig hauptsächlich erfolgt, der Personen- und Normalgüterverkehr zeigt nur ein sehr langsames Wachsen.

Leider sind das die einzigen Bahnen, von denen uns eine genaue Berechnung der aus dem Güterverkehr besonders erwachsenen Ausgaben vorliegt, aber immerhin regen dieselben doch zu der Frage an, ob nicht gegenwärtig auf manchen Bahnen der vorzugsweise in Zunahme begriffene Theil des Güterverkehrs nur zu den ungefähren Betriebskosten oder doch zu Preisen befördert wird, welche die Betriebskosten nur sehr wenig übertreffen. Wäre dies der Fall, so liesse sich natürlicher Weise auch von einer Steigerung dieses Verkehrs keine Einwirkung auf den Reinertrag der Bahnen erwarten. Grade an diesem vorzugsweise entscheidenden Puncte lässt uns nun die officielle preussische Eisenbahnstatistik im Stich. Es fehlt an jeder Berechnung der durchschnittlichen Selbstkosten für die verschiedenen Arten des Personen- und Güterverkehrs. Wir wissen, wie viel durchschnittlich per Achskilometer, Brutto- und Nettocentnerkilometer die Betriebsausgaben betragen haben, aber wir haben keine Angaben und keine Anhaltspuncte zu eigenen Rechnungen darüber, wie sich ungefähr diese Ausgaben auf die verschiedenen Arten des Verkehrs vertheilen. Solche Berechnungen haben ihre grossen Schwierigkeiten, aber sie lassen sich doch mit annähernder Richtigkeit aufstellen und noch kürzlich hat der frühere österreichische Handelsminister Dr. Schäffle eine beachtenswerthe derartige Arbeit eines österreichischen Eisenbahnbeamten veröffentlicht[8]). Die Resultate, welche auf Grund der bei der Elisabethbahn im Jahr 1868 gemachten Erfahrungen gewonnen sind, können auf die gegenwärtigen Verhältnisse preussischer Bahnen ebensowenig übertragen werden, wie die frühern

8) Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Tübingen 1873, 29. Jahrg. S. 102 ff. und im Auszug in dem gesellschaftlichen System menschlicher Wirthschaft von Dr. A. E. F. Schäffle. 3. Aufl. Tübingen 1873. Bd. II, S. 242, 243.

ähnlichen Privatarbeiten norddeutscher Eisenbahntechniker. Soviel freilich dürfte aus denselben mit einiger Sicherheit zu folgern sein, dass verhältnissmässig der mit den niedrigsten Tarifsätzen begünstigte Massenverkehr auch in der Regel die geringsten Ueberschüsse über die Betriebskosten zur Verzinsung des Anlagecapitals liefert, und dass eine gleichmässige Vertheilung der Selbstkosten und der Zinsen des Anlagecapitals auf die verschiedenen Verkehrsarten zu einer nicht unerheblichen Erhöhung gerade der Tarifsätze für den begünstigten Massenverkehr führen müsste. Erwägt man dies allgemeine Verhältniss und vergleicht ferner die Einnahme mancher preussischer Bahnen aus den verschiedenen Arten des Güterverkehrs mit den durchschnittlichen Betriebsausgaben per Achskilometer und Centnerkilometer, so werden die eben ausgesprochenen Zweifel, ob nicht in manchen Fällen der begünstigte Massenverkehr gar keinen Ueberschuss über die Betriebskosten liefert, unseres Erachtens wesentlich verstärkt. Wir wählen zum Belege unserer Behauptung einige Bahnen aus, bei denen der begünstigte Massenverkehr im Verhältniss zum Gesammtverkehr besonders gross ist und daher die durchschnittlichen Ausgaben für den Achs- oder Centnerkilometer dieses Verkehrs am wenigsten unter den allgemeinen Ausgaben stehn werden, nämlich die Saarbrücker Bahn, bei welcher das Normal- und Eilgut nur 1,2 % des gesammten Frachtguts, die Westfälische Bahn, bei der dasselbe 4,8 %, die Rhein-Nahe Bahn, bei welcher dasselbe 2,9 % beträgt, und bei denen allen die Menge der Güterzugachskilometer die der Personenzüge um das Zehn- bis Zwölffache übertrifft. Wir nehmen unter Staatsverwaltung stehende Bahnen, weil wir bei denselben eine gleichartigere Tarifirung und Statistik voraussetzen können, welche sie zur Vergleichung geeigneter macht. Wir stellen diesen Kohlenbahnen eine andere Staatsbahn mit stärkeren Personen- und Normalgüterverkehr und mittleren Rentabilitätsverhältnissen, sowie den Durchschnitt aller Staatsbahnen gegenüber. Auf den Achskilometer betrug 1872:

	die Ausgabe. Sgr.	die Einnahme im Güterverk. einschl. der Nebeneinn. d. Personenverk. Sgr.	im Personenverk. Sgr.	durchschnittlich. Sgr.
bei sämmtl. preuss. Staatsbahnen	0,52	0,8	1,8	1,0
bei der Westfälischen Bahn . .	0,50	0,7	1,6	0,9
bei der Saarbrücker Bahn . .	0,98	1,1	2,5	1,5
bei der Main-Weser Bahn . .	0,63	0,8	1,6	1,1
bei der Rhein-Nahe Bahn . .	1,06	1,0	4,3	1,3

Ein Achskilometer in einem Güterzuge verursacht weniger Kosten als in einem Personenzuge. Wie gross der Unterschied bei diesen Bahnen ist, wissen wir nicht genau. Nehmen wir aber an, dass der Personenzugsachskilometer durchschnittlich das Doppelte kostet von dem Güterzugachskilometer, so werden wir wohl nicht allzuweit irregehn[9]) und jedenfalls wird bei dem starken Uebergewicht des Güterverkehrs bei diesen Bahnen der Fehler dann nicht sehr erheblich sein. Es wurden nämlich befördert 1872 Achskilometer:

	der Personenwagen.	der Gepäck- und Güterwagen.	Verhältniss der Personenzugachskilometer zu den Güterzugachskilometern
auf den preuss. Staatsbahnen	214254215	1,031732447	1 : 4,8
auf der Westfälischen Bahn	12793613	122675170	1 : 9,6
auf der Saarbrücker Bahn .	5089650	50658465	1 : 10
auf der Main-Weser Bahn .	15867351	61634251	1 : 3,9
auf der Rhein-Nahe Bahn .	2158516	27068549	1 : 12,5

Der durchschnittliche Betrag der Ausgaben für den Achskilometer würde sich also um die Ausgabe für den Güterzugachskilometer zu finden unter der obigen Annahme reduciren um 14,7 % bei den Staatsbahnen, um 8,6 % bei der Westfälischen Bahn, $8^1/_3$ % bei der Saarbrücker, 20,4 % bei der Main-Weser, 6,9 % bei der Rhein-Nahe Bahn und demgemäss sich stellen im Güterverkehr pro Achskilometer:

	die Ausgabe. Sgr.	die Einnahme. Sgr.	Ueberschuss d. Einnahme über die Ausgabe Sgr.	Ueberschuss d. Einnahme über die Ausgabe in Procenten der Ausgabe.
bei den Staatsbahnen . .	0,443	0,8	0,357	80,6
bei der Westf. Bahn . .	0,457	0,7	0,243	53,1
bei der Saarbrücker Bahn	0,897	1,1	0,203	22,7
bei der Main-Weser Bahn	0,501	0,8	0,299	59,8
bei der Rhein-Nahe Bahn	0,986	1,0	0,014	1,4

Bei allen diesen Bahnen würde also der Ueberschuss aus dem Güterverkehr, wenn unsere Annahmen richtig sind, erheblich unter dem

9) Nach den oben angeführten Berechnungen für die Kaiserin Elisabethbahn betrugen bei derselben die Betriebsausgaben für die Achsmeile bei Eilzügen 45,8, bei Postzügen 32,87, Güterzügen 20,10 Kreuzer oest. Währung.

Ueberschuss bleiben, den in der ersten Tabelle die Gesammteinnahmen verglichen mit den Gesammtausgaben ergeben. Bei keiner würde er das Maass von 100 % der Betriebsausgaben erreichen, welches im Grossen und Ganzen die Erfahrung in Deutschland als dasjenige bezeichnet hat, bei dem ungefähr eine genügende Verzinsung des Anlagecapitals zu erreichen ist. Am ungünstigsten erscheint unter den Staatsbahnen die Saarbrücker, die mit Ausnahme der rechten Oderuferbahn von allen preussischen Bahnen den geringsten Normal- und Eilgutverkehr hat, noch bedenklicher aber sind die Resultate der Rhein-Nahe Bahn. Und doch haben von diesen Bahnen zwar die Westfälische und die Rhein-Nahe Bahn eine Gesammteinnahme pro Kilometer Bahnlänge, die ein wenig unter der durchschnittlichen Einnahme aller preussischen Bahnen steht [10]), die andern aber und besonders die Saarbrücker übersteigen diesen Durchschnitt sehr erheblich, so dass also die ungenügenden Resultate bei diesen unmöglich und bei jenen gewiss nicht ausschliesslich auf mangelhafte Ver-Verkehrsentwicklung zurückzuführen sind.

Vergleichen wir noch die Ausgaben pro Brutto- und Nettocentnerkilometer bei diesen Bahnen mit den Einnahmen aus den verschiedenen Zweigen des Güterverkehrs, so ergeben sich folgende Resultate: Es betrug die

	Ausgabe		die Einnahme		
	Netto-last. Pfg.	Brutto-last. Pfg.	v. Kohlen u. Coaks. Pfg.	Frachtgut d. andern ermässigt. Classen. Pfg.	alle Class. d. Güter u. Vieh-transport. Pfg.
bei den Staatsbahnen	0,21	0,06	0,18	0,28	0,28
bei der Westf. Bahn	0,22	0,05	0,18	0,34	0,33
bei der Saarb. Bahn	0,25	0,08	0,27	0,23	0,26
b. d. Main-Weser B.	0,30	0,07	0,17	0,30	0,32
b. d. Rhein-Nahe B.	0,30	0,10	0,17	0,26	0,25

Nur bei der Saarbrücker Bahn bringt also der Centner Kohlen mehr auf als die durchschnittliche Ausgabe pro Centnerkilometer beträgt, bei dieser bleibt dagegen das Frachtgut der ermässigten Classen

10) Die Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen betrug 1872:
bei allen preussischen Bahnen durchschnittlich . . 11415 Thlr.
bei den Staatsbahnen . . . . . 11838 „
bei der Westfälischen Bahn . . . . . 10271 „
bei der Saarbrücker Bahn . . . . . 17089 „
bei der Main-Weser Bahn . . . . . 14185 „
bei der Rhein-Nahe Bahn . . . . . 10689 „

im Ertrage pro Centnerkilometer unter der durchschnittlichen Ausgabe. Nun kostet ja der Centnerkilometer in Wagenladungen und grossen und langsamen Güterzügen zu transportirendes Gut nicht soviel als andere Frachtgüter, aber wenn wir bei diesen Zahlen, ebenso wie bei den eben angeführten weiter in Betracht ziehn, dass pro 1873 die Ausgaben schwerlich weniger als 10 % gegen das Vorjahr gewachsen sind, so dürften sie doch in Verbindung mit den andern angeführten Thatsachen geeignet sein, unsern Zweifel zu bestätigen, ob überall der begünstigte Massenverkehr noch einen Ueberschuss liefert, der eine rasche Wiederherstellung der frühern Reinerträge der Bahnen durch die allgemeine Verkehrszunahme erwarten lässt. Bei der Saarbrücker Bahn ist es doch schon nach den obigen Ziffern höchst wahrscheinlich, dass der Güterverkehr auf derselben einen Reinertrag im Jahre 1873 überhaupt nicht ergeben hat und der Kohlenverkehr auf der Main-Weserbahn, bei welchen die Fracht eines Centnerkilometer Kohlen 1872 nur die Betriebskosten von $2^3/_7$ Ctnrkil. Bruttogewicht deckte, ist ebenfalls in Bezug auf den Reinertrag offenbar ein misslicher Verkehrszweig. Andere Bahnen haben günstigere Betriebsverhältnisse, welche ihnen den Transport von Kohlen und ähnlichen Gütern auch jetzt noch zu den gegenwärtigen Tarifen mit grösserm Vortheil möglich machen. Namentlich scheinen die schlesischen Kohlenbahnen und die Cöln-Mindener Bahn in dieser Hinsicht in viel besserer Lage zu sein. Bei der Oberschlesischen z. B. betrugen die Betriebskosten pro Centnerkilometer netto nur 0,12, brutto 0,04, bei der rechten Oderuferbahn netto 0,14, brutto 0,05, bei der Cöln-Mindener netto 0,15, brutto 0,05 Pfg., also 50—60 % der Ausgabe für den Nettocentner bei der Saarbrücker Bahn und noch weniger im Vergleich zur Rhein-Nahe oder Main-Weserbahn. Die Einnahmen aber beliefen sich für den Kilometercentner beförderten Kohlen auf 0,19, 0,20 und 0,18 Pfg., also überall mehr als die durchschnittlichen Kosten pro Nettocentnerkilometer. Aber es kann uns nicht in den Sinn kommen, nach den uns vorliegenden sparsamen Daten die Einträglichkeit verschiedener Verkehrszweige bei verschiedenen Bahnen berechnen zu wollen. Wir wünschten nur die Ueberzeugung, zu erwecken, dass man sich gegenwärtig nicht in allen Fällen darauf verlassen kann, die Abnahme in der Rentabilität der Eisenbahnen durch steigenden Verkehr in nicht ferner Zeit wieder ausgeglichen zu sehn und dass daher mit der allgemeinen Verweisung auf steigende Roheinnahme in der vorliegenden Controverse wenig bewiesen ist.

Fassen wir das Resultat unserer Untersuchung zusammen, so ergab sich uns also, dass bis zum Jahre 1871 sowohl Fortschritte

in der Technik des Betriebs, wie die Ausdehnung des Verkehrs den Bahnen möglich machten trotz erhöhter Preise der Löhne und vieler Materialien, sowie grösserer Ansprüche an die Qualität der Leistungen doch nicht nur dieselbe Personen- und Gütermenge auf dieselbe Entfernung ohne vermehrte Selbstkosten zu transportiren, sondern auch ohne Einbusse an der Rentabilität die Tarife herabzusetzen und mit einem geringeren Gewinn für den beförderten Centnerkilometer sich zu begnügen. Im Jahre 1872 und noch mehr im Jahre 1873 ist dann aber eine Erhöhung der Betriebskosten eingetreten, welche den an jedem transportirten Centnerkilometer gemachten Gewinn so vermindert hat, dass bei den Staatsbahnen und einem grossen Theil der Privatbahnen die Zunahme des Verkehrs die Abnahme an diesem Gewinn nicht mehr aufwiegen konnte und daher der Reinertrag der Bahnen eine Einbusse erlitt. Wenn nun auch einzelne Ausgabezweige nicht die Höhe des Jahres 1873 behaupten werden, so musste uns doch für die wichtigsten Bestandtheile der Ausgaben (Besoldungen und Arbeitslöhne) eine Zurückführung auf das frühere Maass höchst unwahrscheinlich und ebenso eine baldige Steigerung des Reinertrags durch Betriebsfortschritte oder durch wachsenden Verkehr im Allgemeinen sehr zweifelhaft erscheinen. Das Maass, in welchem diese Umstände bei den verschiedenen Bahnen eingetreten sind oder eintreten werden, genauer zu bestimmen, reichen die uns zu Gebote stehenden statistischen Daten nicht aus. Es bedarf zu dieser Aufgabe, deren Lösung natürlich allen praktischen Maassregeln vorangehn muss, eines umfassendern und jüngeren Materials als uns vorliegt.

II.

Wie auch die Grösse des Ausfalls, welchen die Eisenbahnen in ihrer Rentabilität zur Zeit erlitten haben, bei genauerer Berechnung sich stellen wird, immer wird man sich die Frage vorlegen müssen, welches Maass des Ausfalls berechtigt zu einem Versuche denselben durch Tariferhöhungen ganz oder theilweise zu ersetzen.

Da begegnet uns nun zunächst in Betreff der Staatsbahnen nicht selten die Ansicht, dass man den Anspruch der Rentabilität nicht an sie stellen dürfe, sie seien vom Staat im gemeinen Interesse erbaut und ihre Verwaltung müsse daher auch im gemeinen Interesse zum Zwecke möglichster Förderung des Verkehrs und Hebung gewerblicher Thätigkeit geführt werden. Gerade von diesem Gesichtspuncte aus

wird das ausschliessliche Staatsbahnsystem in neuerer Zeit nicht selten empfohlen.

So lange nun freilich Privatbahnen neben Staatsbahnen existiren, wird man in der Durchführung dieses Grundsatzes sich gewisse Rücksichten auferlegen müssen. Man wird eine Privatindustrie, die mit der Staatsindustrie concurrirt, nicht dadurch ruiniren dürfen, dass der Staat auf jeden Capitalgewinn aus seinem Betriebe verzichtet. Indess würde daraus doch nur eine mässige Beschränkung in der Durchführung des obigen Grundsatzes folgen, weil wenigstens in Preussen bis jetzt eine eigentliche Concurrenz zwischen Staats- und Privatbahnen nur auf wenigen Linien besteht. Aber wir halten das Princip, dass der Staat auf eine angemessene Verzinsung seines in den Eisenbahnen steckenden Capitals verzichten solle, auch abgesehn von der Rücksicht auf die Privatbahnen sowohl im Allgemeinen, wie ganz besonders in der Anwendung auf Preussen für durchaus verkehrt.

Die Frage lässt sich genauer dahin fassen: ist es zweckmässiger, dass die Kosten der Staatsbahnen getragen werden von denjenigen, welche die Dienste der Bahnen in Anspruch nehmen oder dass dieselben von allen Steuerpflichtigen in Form von Steuern aufgebracht werden. Denn zu den Kosten des Eisenbahnbetriebs gehört unter allen Umständen der Werth der Nutzung und Abnutzung des Anlagecapitals. Wie hoch dieser Werth in Procenten des Anlagecapitals zu berechnen ist, hängt von dem Zinsfuss ab, zu welchem Capital zum Eisenbahnbau flüssig gemacht werden kann und von dem Maass jährlicher aus den laufenden Betriebsausgaben oder durch Dotirung eines Erneuerungsfonds nicht ersetzter Abnutzung. Der Zinsfuss, zu welchem der Staat seinerseits die Capitalien aufbringt, wird dabei nicht sowohl maassgebend sein dürfen, als der Zinsfuss, zu welchem im Verkehr die durchschnittliche Rente, welche Eisenbahnen abwerfen, beim Verkauf von Eisenbahnactien capitalisirt zu werden pflegt. Denn der erstere ist der Zinsfuss für die bequemste und sicherste aller Capitalanlagen, der zweite enthält die Prämie, die der Besitzer von Eisenbahnantheilen ausserdem für die Unregelmässigkeit und Unsicherheit der Einnahme von Eisenbahnactien erhält. Der Staat steht seinen Eisenbahnunternehmungen gegenüber nicht als der zu einer bestimmten Rentenforderung Berechtigte, sondern als der das Risico tragende Unternehmer. Eine Verzinsung von durchschnittlich 5% dürfte daher als eine sehr mässige Berechnung des Werths der Nutzung des in den Eisenbahnen steckenden Capitals gelten. Was die Abnutzung betrifft, so wird der grösste Theil derselben aus den Betriebsausgaben (bei den Privatbahnen durch

Dotirung des Erneuerungsfonds, bei den Staatsbahnen durch unmittelbare Verwendung) gedeckt. Immerhin aber bleibt es im höchsten Grade wahrscheinlich, dass für Erneuerung des Unter- und Oberbaus nach längerem Bestehn der Bahnen noch grössere Ausgaben nothwendig werden, die über das Mass der gegenwärtig zu diesen Zwecken geschehenden Verwendungen hinausgehn. Vor Allem aber geschieht es immer mehr, dass ältere Capitalanlagen im Eisenbahnbau durch veränderte Verhältnisse völlig werthlos werden. Hier ist ein mit grossen Kosten aufgeführtes Bahnhofgebäude niederzureissen, damit ein anderes den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen entsprechendes an der Stelle aufgeführt werde, dort wird es nothwendig eine Abkürzungslinie zu bauen, durch welche viele Meilen der frühern Linie fast alles Verkehrs beraubt und beinahe nutzlos werden. Diese in der Zukunft wahrscheinlich immer häufiger werdende Entwerthung einzelner Theile des Anlagecapitals ist der Abnutzung gleich zu stellen und unter die Kosten zu rechnen, welche die Dienstleistungen der Eisenbahnen verursachen. Im Ganzen wird man daher wohl kaum zu hoch greifen, wenn man zu den eigentlichen Betriebsausgaben noch eine Verzinsung des Anlagecapitals von 6 % als Bestandtheil der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebs hinzufügt und zwar ist dieselbe ganz ebensogut ein Theil des Aufwands für die Dienste der Eisenbahnen, wie die Ausgaben für Locomotivfeuerung, Bahnunterhaltung u. s. w. Einen solchen Aufwand nun statt durch diejenigen, welche die Eisenbahnen benutzen, durch allgemeine Besteuerung zu bestreiten, könnte auf die Dauer doch nur unter zwei Bedingungen eine richtige Politik sein. Einmal wenn die Dienste, welche die Eisenbahnen leisten, sowie z. B. die der Münze, der Gesammtheit der Steuerpflichtigen und nicht ausschliesslich oder vorzugsweise denen zu Gute kämen, welche die Eisenbahnen benutzen, dann aber, wenn die Aufbringung in Form der allgemeinen Besteuerung geringere Kosten und Nachtheile aller Art mit sich führte, als die Erhebung der erforderlichen Personen- und Frachtgelder. Beides trifft vielleicht bei andern Verkehrswegen und Verkehrsanstalten z. B. den Chausseen und der Briefpost, aber nicht bei den Eisenbahnen und am allerwenigsten bei den preussischen Staatseisenbahnen zu. Denn nur in einem Theil des preussischen Staats sind die Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut. Es giebt Provinzen, die bis jetzt keine Meile Staatseisenbahn, andere, die nur sehr wenige haben. Sie sind auf die Privatindustrie, was die Unterhaltung und Vervollständigung ihres Eisenbahnnetzes angeht, angewiesen und entweder die Benutzer oder die Eigenthümer der Bahn müssen daher die Dienste derselben nach ihrem vol-

len wirthschaftlichen Werthe bezahlen. Und selbst in denjenigen Gegenden, in denen der Staat ausschliesslich die Bahnen gebaut hat, dürfte es unter Umständen eine harte Zumuthung für die von den Eisenbahnen entfernt liegenden Orte sein durch Steuern zum Unterhalt derselben beizutragen. So manche kleine Stadt, die von den Eisenbahnen nicht berührt wird, verfällt, weil an ihrer statt andere an der Eisenbahn liegende Orte der Mittelpunct des ländlichen Verkehrs geworden sind. Da fordert denn doch die Verschiedenheit des Interesses schon dazu auf, wo möglich, diejenigen, welche die Eisenbahnen, benutzen, diesen Dienst auch vollständig vergüten zu lassen. Wenn man aber auch von dieser in Preussen jedenfalls sehr ins Gewicht fallenden Verschiedenheit des Interesses verschiedener Landestheile absehn will, so muss man in der That wenig Kunde von dem Steuerwesen und den mit allen Steuern verbundenen Nachtheilen, Härten, Erhebungskosten u. s. w. haben, um die Aufbringung der Kosten des Eisenbahndienstes durch Steuern für weniger gemeinschädlich zu halten, als die Einziehung von den Benutzern der Eisenbahnen durch Fracht- und Personengelder. Eine unentgeldliche Beförderung mit den Eisenbahnen verbietet sich von selbst, und wenn doch einmal Gebühren dafür erhoben werden, so entstehen keine weitern Erhebungskosten durch Steigerung auf das Mass, welches zur Sicherung einer nachhaltigen Rentabilität nothwendig ist, während je höher die Steuern sind, desto drückendere und kostspieligere Massregeln zur Sicherung ihres Eingangs nothwendig werden. Behaupten nun aber diejenigen, welche die Dienste der Eisenbahnen in Anspruch nehmen, dass sie den zur Erreichung dieses Ziels nothwendigen Tarif nicht zahlen können, so erklären sie mit andern Worten, dass die Leistungen den Eisenbahnen wirthschaftlich nicht so viel werth sind, wie ihre Kosten, und dass aus dem Bau und Betrieb der Bahnen ein ökonomischer Verlust entsteht. Denn die Eisenbahnen haben in wirthschaftlicher Hinsicht keine magische Wirkung, sondern ihre ganze Leistung erschöpft sich in der Beförderung von Personen und Gütern, und wenn diese nicht so viel werth ist, wie die Werthe, welche zu ihrer Herstellung verbraucht werden müssten, so sind mehr Werthe verbraucht, als hergestellt werden. Ein solcher volkswirthschaftlicher Verlust kann ja in der That bei einzelnen Bahnen mit vollem Rechte dem Lande zugemuthet werden, entweder weil die Bahn noch in der ersten Zeit des Betriebes steht und die Verkehrsverhältnisse sich erst entwickeln müssen, die zur Sicherung ihrer Rentabilität erforderlich sind, oder weil nicht wirthschaftliche, sondern militärische und politische Interessen die Bahn nothwendig machen. In Preussen

aber ist die Zahl der in neuerer Zeit eröffneten Staatsbahnen, bei denen die volle Rentabilität noch zu erwarten wäre, verhältnissmässig klein und kann, wie wir oben sahen, den Reinertrag aller Staatsbahnen nicht in dem Masse influiren, dass dadurch die Abnahme desselben sich rechtfertigt. Gerade das Netz, welches in den letzten Jahren am meisten ausgebaut ist, das preussische zeigt zur Zeit eine Verkehrsentwicklung, die alle Erwartungen übertrifft. Dagegen sind es alte seit lange im Betrieb stehende Bahnen, welche den grössten Ausfall im Reinertrage haben. Noch weniger hat die zweite Ausnahme mit den gegenwärtigen Rentabilitätsverhältnissen der Staatsbahnen zu thun. Denn aus andern als wirthschaftlichen Gründen ist überhaupt in neuerer Zeit keine Bahn in Preussen erbaut worden. Um so mehr wird man für das gesammte Staatsbahnnetz fordern dürfen, dass es sich als eine wirthschaftliche Veranstaltung auch vom rein wirthschaftlichen Gesichtspunct bewähre und somit das unvermeidliche Deficit einzelner Bahnen durch den höhern Ertrag anderer gedeckt werde. Eine solche Ausgleichung ist in der Natur der wirthschaftlichen Unternehmung begründet. Der Reinertrag derselben ist nicht in jedem Falle vorauszusehn und auch bei solchen Unternehmungen, die, wie die Eisenbahnen, einen monopolistischen Character tragen, keineswegs durch Preisregulirung immer willkürlich zu bestimmen. Manche Bahnen wird kein Tarif zu rentabeln machen, dagegen ein sehr hoher Tarif in ihrer Aussicht auf künftige, durch allmälige Verkehrsentwicklung zu gewinnende Rentabilität beeinträchtigen. Daraus folgt, dass andererseits auch ein Verzicht auf jeden grössern Capitalgewinn bei stark benutzten Bahnen verkehrt sein würde, denn der bei der einen wirthschaftlichen Unternehmung sich ergebende Verlust muss durch den höhern Gewinn anderer ersetzt werden. Indess meinen wir nur den Verlust, der bei wirthschaftlicher Verwaltung unvermeidlich ist, dagegen scheint es uns, wenn wir von der nothwendigen Rücksicht auf bestehende Verhältnisse und den oben angeführten beiden Ausnahmefällen absehn, allerdings die Aufgabe, wo möglich, auch jede einzelne Bahn allmälig rentabel zu machen. Zu diesem Zwecke müsste bei Festsetzung der Tarife einige Rücksicht genommen werden auf den Theil der Betriebskosten, welchen die Zinsen des Anlagecapitals ausmachen. Von einer solchen Berücksichtigung aber ist auf den preussischen Staatsbahnen bisher wenig zu bemerken. Die Beförderungspreise sind auf den Bahnen mit dem höchsten Anlagecapital und geringem Verkehr fast von derselben Höhe, wie auf den Linien mit geringem Anlagecapital und unbedeutendem Verkehr, während, wenn man darauf bedacht wäre überall die Preise so zu stellen,

dass möglichst die Kosten des Eisenbahnbetriebs inclusive Capitalnutzung und Abnutzung durch die Einnahmen gedeckt würden, eine erhebliche Verschiedenheit in den Tarifsätzen verschiedener Bahnen entstehn würde. Die strengere Durchführung dieses Grundsatzes würde den Nebenvortheil haben, dass der Sturm auf die Staatscasse um Erbauung aller möglichen Linien, die niemals rentabel werden können, sich ermässigte. Denn, wenn man die Benutzer solcher Bahnen nur einigermassen für die Dienste derselben entsprechend den dadurch erwachsenen Kosten bezahlen liesse, so würde man bei dem Antrag auf neue Eisenbahnbauten sorgfältiger erwägen, ob in der That der Transport auf denselben wohlfeiler kommen würde, als auf guten Chausseen und die Wahrheit, die jetzt Vielen völlig unbekannt zu sein scheint, dass man durch kostspielige künstliche Communicationswege den Transport vertheuern kann, würde wieder zur allgemeinen Erkenntniss gelangen. Man wird uns entgegnen, dass dadurch die Gleichmässigkeit der Tarife, nach der man allenthalben strebe, und welche die Reichsverfassung (Art. 45) ausdrücklich als Ziel hinstelle, beeinträchtigt werde. Aber die Gleichmässigkeit hat nur insofern einen Werth, als sie die Classification der Güter und die Grundsätze der Frachtberechnung betrifft, dagegen ist es für den Befrachter ziemlich gleichgültig, ob auf allen Bahnen für dieselbe Meilenzahl dieselbe Frachtsumme erhoben wird. Denn nur in seltenen Fällen wird er bei Transporten über mehrere Bahnen die Meilenzahl so genau kennen, dass er durch Multiplication derselben mit dem Einheitssatz des Tarifs die zu zahlende Fracht berechnen könnte. Vor Allem aber ist eine solche Gleichmässigkeit der Tarife, dass überall für dieselbe Güterclasse und dieselbe Meilenzahl eine gleiche Frachtsumme erhoben würde, doch nicht möglich. Man kann weder die verschiedenartige Berechnungsweise der Beförderungspreise im Local- und durchgehenden Verkehr verbieten, noch von zwei Concurrenzlinien der längern untersagen, ebensowohlfeil wie die kürzere zu befördern. Mit vollem Rechte gebraucht daher der neue Entwurf zu einem Reichseisenbahngesetze, der uns soeben zugeht, den zweideutigen Ausdruck Gleichmässigkeit der Tarife nicht, sondern erklärt nur, dass der Feststellung des Bundesraths unterliegen die Grundsätze, nach welchen die den Eisenbahnen für den Personen- und Frachttransport zustehenden Vergütungen zu berechnen sind. Wir würden es daher an sich für eine richtige Tarifpolitik halten soviel als möglich bei jeder einzelnen Bahn die Beförderungspreise so zu stellen, dass die Kosten des Betriebs einschliesslich der Zinsen des Anlagecapitals durch die Einnahmen gedeckt würden.

Aber einen raschen Wechsel in den bisher in dieser Beziehung massgebend gewesenen Grundsätzen vermögen wir doch nicht zu befürworten, weil jede plötzliche und beträchtliche Aenderung wichtiger Preisverhältnisse, ganz besonders aber die der Beförderungspreise der Eisenbahnen ein volkswirthschaftliches Uebel ist. Nur bei neuen Bahnen möchte es sich unseres Erachtens empfehlen das erstrebenswerthe Ziel von vornherein möglichst entschieden zu verfolgen.

Für die Gesammtheit der preussischen Staatsbahnen, auf die wir also die Forderung der Rentabilität begränzen, kann nun aber der Einwand, dass ihre Benutzer nicht im Stande seien, die Kosten der von diesen Eisenbahnen geleisteten Dienste aufzubringen und dass also der Werth jener grösser sei als dieser, in keiner Weise gelten. Denn es bedarf, wie aus den vorher mitgetheilten Daten wohl hinlänglich erhellt, nur einer verhältnissmässig unbedeutenden Erhöhung der Gütertarife um die Rentabilität der Staatsbahnen zu erhalten. Genau das erforderliche Maass der Erhöhung zu berechnen und im Einzelnen die zweckmässigste Art derselben zu bestimmen ist nach dem sparsamen uns vorliegenden statistischen Material eine Unmöglichkeit, aber es ist höchst wahrscheinlich, dass ein sehr mässiger Rückschritt zu den früher für begünstigte Massengüter erhobenen Sätzen z. B. eine Ersetzung des Pfennigtarifs durch einen Reichspfennigtarif dazu ausreichen würde. Jedenfalls könnte die Erhöhung unter dem Maass der Preissteigerung bleiben, welche in dem letzten Jahrzehnt durchschnittlich in Deutschland stattgefunden hat. Denn den grössten Theil der Vertheuerung der Löhne, Besoldungen und Materialien haben die Eisenbahnen durch Ersparnisse in den Betriebskosten bisher schon gedeckt und werden ihn voraussichtlich weiter decken, nur der kleinere soll durch Tariferhöhung ausgeglichen werden. Darum kann diese aber auch nicht, wie vielfach behauptet wird, in volkswirthschaftlicher Hinsicht von bedenklichen Folgen sein, denn der wirkliche Sachpreis, welcher für die Güterbeförderung auf den Eisenbahnen gezahlt wird, soll durchaus nicht höher werden, als er vor 10 Jahren war, nur der Geldpreis soll in kleinerem Verhältniss, als es die allgemeine Werthverminderung des Geldes an sich fordern würde, erhöht werden. Die Frachtvertheuerung fast aller in den ermässigten Classen beförderten Massengüter durch einen Reichspfennigtarif würde daher auch jetzt nicht grösser, sondern kleiner sein, als die durch den alten Pfennigtarif vor 5 oder 10 Jahren. Es waren z. B. die durchschnittlichen Verkaufspreise des wichtigsten Frachtartikels, der Kohlen auf den Saarbrücker Gruben im Jahre:

1867	4 Sgr.	1,38	Pfg.	für	den	Centner
1868	3 „	9,89	„	„	„	„
1869	3 „	11, 1	„	„	„	„
1870	3 „	11, 5	„	„	„	„
1871	4 „	4,97	„	„	„	„
1872	5 „	5,59	„	„	„	„

Die Kohlen würden also durch eine Fracht von 10 Meilen zu dem alten Pfennigtarif (abgesehn von der Expeditionsgebühr) im Jahr 1867 um 20,3 %, im Jahre 1868 um 21,8 %, im Jahre 1872 zu dem Reichspfennigtarife nur um 18,1 % vertheuert worden sein. Mit dem Werthe, den ein Artikel im Verhältniss zu seinem Volumen und Gewicht hat, nimmt seine Versendbarkeit zu, werthvollere Artikel können eine höhere Fracht tragen, das sind Erfahrungssätze, die jeder Kaufmann hinlänglich kennt und deshalb vermögen wir auf den volkswirthschaftlichen Schaden, der aus einer kleinen Erhöhung der Beförderungspreise für die ermässigten Classen entspringen soll, kein Gewicht zu legen. Von der andern Seite wird mitunter entgegnet, dass in vielen Gewerben der Unternehmer auf sich gleichbleibende Beförderungspreise seiner Rohstoffe und Producte rechnen müsse. Sie seien ein so wichtiger Factor seiner Betriebskosten und von so wesentlichem Einfluss auf seinen Absatz, dass eine sichere Capitalanlage gar nicht möglich sei, wenn eine willkürliche Erhöhung derselben jederzeit erfolgen könne. Nun ist es auch unserer Ansicht nach eine vortreffliche Seite unserer preussischen Eisenbahngesetzgebung, dass sie mehr als andere Sicherheit gegen willkürliche Ausbeutung des Abhängigkeitsverhältnisses, in dem viele industrielle Unternehmungen sich gegenüber den Eisenbahnen befinden, bietet. Indem sie Tariferhöhungen von der Genehmigung der das gemeine Wohl vertretenden obersten Staatsbehörden abhängig macht, gewährt sie einen Schutz gegen eine rücksichtslose Ausnutzung jeder Conjunctur seitens der Eisenbahnen, wie ihn keine andere Gesetzgebung in gleicher Weise den Eisenbahnen leistet. Aber ganz etwas anderes als ein solcher Schutz gegen Ausbeutung der monopolistischen Stellung, welche die Eisenbahnen in Bezug auf die Personen- und Güterbeförderung in der Regel geniessen, ist die Forderung, dass inmitten der beständigen Fluctuation alle andern Preisverhältnisse die Beförderungspreise der Waaren und Personen unveränderlich bleiben sollen. Sie ist in keiner Weise zu rechtfertigen, denn so lange die Eisenbahnen wie alle andern wirthschaftlichen Unternehmungen beständig wechselnde Productionskosten haben, so lange kann man keine unveränderlichen Productenpreise von ihnen verlangen. Wenn die Kohlenproducenten

ihrerseits so theuer verkaufen, als irgend thunlich, wie können sie fordern, dass die Dienste und Producte, für deren Herstellung Kohlen und Eisen die wichtigsten Rohstoffe sind, dieselben Preise einhalten! Sind nicht ferner die Kohlenpreise für manches Eisenwerk ein viel wichtigerer Factor der Betriebskosten als die Transportkosten der Rohstoffe und Producte, und doch müssen die Eisenindustriellen sich die Ausbeutung jeder Conjunctur seitens der Kohlenproducenten ohne jede Staatscontrole gefallen lassen, obgleich hier und anderswo in den wirthschaftlichen Beziehungen oft Abhängigkeitsverhältnisse vorliegen, die denen an Gebundenheit wenig oder gar nicht nachgeben, in welchen gewerbliche Unternehmungen mitunter zu den Eisenbahnen stehn. Jeder Producent muss in Erwägung ziehn, dass die Preiselemente seiner Productionskosten keine beständigen sind und diese Erwägung würde eine leichte und verhältnissmässig untrügerische sein, wenn sie in Betreff aller Preisverhältnisse mit der Sicherheit angestellt werden könnte, wie in Betreff der Beförderungspreise deutscher Eisenbahnen.

Fast Alles, was wir bisher über die Nothwendigkeit eine hinreichende Rentabilität der Staatsbahnen nöthigenfalls durch eine Erhöhung der Beförderungspreise auf denselben zu sichern, gesagt haben, findet auch auf die Privatbahnen seine Anwendung. Aber bei diesen treten doch noch besondere Nachtheile hervor, wenn man in Bezug auf ihre Dienstleistungen die natürliche Bewegung der Preise in einer Periode der allgemeinen Preisrevolution künstlich aufhalten will.

Zunächst ist bei den Privatbahnen schon eine rasche Verminderung eines Reinertrags, den sie einige Zeit hindurch abgeworfen haben, ein Uebel, selbst wenn der verminderte Reinertrag noch über dem Maasse bleibt, welches wir nach den vorher angestellten Erwägungen als ein billiges für die Staatsbahnen glaubten bezeichnen zu müssen. Bei allen unbeweglichen Capitalien verwischt der Verkehr allmählich die Erinnerung an den Werth der ursprünglich zu seiner Herstellung erforderlich gewesenen Verwendungen. Denn der Preis, zu dem unbewegliches Vermögen verkauft oder vererbt wird, hat mit der ursprünglichen Capitalverwendung Nichts mehr zu thun und ist Nichts weiter als die zu dem üblichen Zinsfuss capitalisirte Rente des betreffenden Vermögenstheils. Ist diese Rente eine hohe, so ist auch der Capitalwerth des unbeweglichen Vermögenstheils ein beträchtlicher und umgekehrt. Für die spätern Erwerber ist es daher auch völlig gleichgültig, ob das unbewegliche Vermögen eine Rente abwirft, die im Verhältniss zu den ursprünglichen Herstellungskosten steht. Für sie kommt nur der Preis in Betracht, zu dem sie das unbewegliche Capital erworben haben.

Ergiebt sich, dass die Rente, welche dasselbe bei wirthschaftlicher Benutzung gewährt, keine hinreichende Verzinsung des Erwerbspreises bildet und sinkt in Folge dessen der Verkehrswerth des fixen Capitals unter den Ankaufspreis, so ergiebt sich für den Eigenthümer ein empfindlicher Verlust, einerlei, wie sich die verminderte Rente zu den ursprünglichen Herstellungskosten des Grundstücks stellt. So ist es mit den zur Landwirthschaft oder zum Bau von Wohnhäusern benutzten Grundstücken, so auch mit den Eisenbahnen. Bei den Calamitäten, welche zu Zeiten den Stand der Grundeigenthümer in Folge verminderter Rente und gesunkenen Verkehrswerths ihrer Besitzungen getroffen haben, kam es natürlicher Weise darauf gar nicht an, ob die Rente, welche die Aecker abwarfen, noch eine hinlängliche Verzinsung der auf ihre ursprüngliche Urbarmachung und spätere Melioration verwendeten Kosten bildete. Der Schaden entstand durch den geringen Ertrag im Vergleich zu dem in den letzten Jahren oder Jahrzehnten erzielten. Aehnlich verhält es sich mit Eisenbahnactien, die längere Zeit hohe Dividenden gezahlt und einen entsprechenden Curs behauptet haben und dann an ihrer früheren Rentabilität Einbusse leiden [10]). Wollte man die gegenwärtigen Besitzer damit trösten, dass auch die gegenwärtige Dividende eine genügende Verzinsung des Anlagecapitals bilde, so würden sie mit Recht entgegnen, dass sie die Actien zu viel höherm Preise gekauft oder bei Erbtheilungen übernommen hätten und wollte man ihnen vielleicht, wie es wohl geschehn, vorrechnen, dass sie jetzt mit einer Dividende, die unter dem üblichen Zinsfuss stehe, vorlieb nehmen könnten, da früher die Actien so viel höhere Zinsen abgeworfen, so würden sie wieder zum Theil gewiss mit Recht erwidern, dass gerade in den frühern höhern Dividenden ihr Unglück liege, weil dieselben die Ursache der hohen Erwerbspreise ihrer Actien seien. Der erlittene Vermögensverlust verliert daher darum Nichts an Empfindlichkeit, weil die Dividende im Verhältniss zu dem ursprünglich verwendeten Capital noch den gewöhnlichen Zinsfuss übersteigt. Eine rasche und beträchtliche Vermögensverschiebung aber ist immer nicht nur ein privatwirthschaftliches, sondern auch ein volkswirthschaftliches Uebel. Nur insofern dürfte der Schaden bei einer Werthverminderung des in Eisenbahnactien angelegten Vermögens nicht so gross sein, wie bei einer gleichen Werthverminderung anderer Arten des unbeweglichen Vermögens, z. B. der Wohnhäuser oder der zur Landwirthschaft benutzten

10) Es bedarf wohl kaum der Verwahrung gegen eine Verwechselung des längere Zeit in Folge hoher Rentabilität behaupteten Cursstandes mit einem vorübergehend durch Agiotage getriebenen Preises.

Grundstücke, als wohl nur wenige Personen ihr Vermögen ganz in Eisenbahnactien angelegt haben und noch wenigere mit geliehenem Gelde Eisenbahnactien gekauft haben.

Deshalb halten wir auch für bedenklicher als den directen Schaden, den Einzelne ziemlich unverschuldeter Weise erleiden, den Umstand, dass eine der wichtigsten inländischen Capitalanlagen wahrscheinlich auf geraume Zeit discreditirt wird. Unsere Industrieactien werden ebenfalls in Folge der Entwerthung, die sie seit Jahresfrist erlitten, längere Zeit von dem Publicum mit einigem Misstrauen angesehn werden und für industrielle Actienunternehmungen wird es nicht leicht sein, Capital aufzubringen. Aber einmal sind dieselben von vornherein immer als unsicherere und gefährlichere Anlagen im Vergleich zu Actien der soliden inländischen Eisenbahngesellschaften betrachtet worden. Ihr hoher Curs war zum grossen Theil nur das vorübergehende Product grossartiger Ueberspeculation, nicht längere Zeit hindurch gewonnenen hohen Reinertrags. Die Eisenbahnactien aber galten nicht mit Unrecht für eine der vorsichtigern Capitalanlagen und behaupteten im Verhältniss zu den vertheilten Dividenden und der erprobten Zuverlässigkeit deutscher Eisenbahnverwaltungen keineswegs einen übertrieben hohen Preis. Dazu kommt, dass man den erlittenen Schaden nicht der natürlichen wirthschaftlichen Entwicklung und eigenen Fehlgriffen, sondern einem willkürlichen Eingreifen der Staatsregierung nicht ganz mit Unrecht zuschreibt. Um so bitterer ist das Gefühl der Enttäuschung und umsomehr wird dasselbe nachhaltige Wirkungen haben. Bei vielen andern Gewerben ferner wird sich die Reaction in Folge der jetzigen Krisis nur gegen die Betriebsform, die Actiengesellschaft richten. Einzelunternehmer und offene Handelsgesellschaften werden die Stellen derselben einnehmen. Bei den Eisenbahnen aber bleibt, wenn die Privatindustrie nicht in Form der Actiengesellschaft auftritt, nur die Staatsindustrie übrig. Ein ausschliessliches Staatsbahnsystem aber will bis jetzt keins der entscheidenden Organe der Staatsgewalt und die Folge ist, dass der Eisenbahnbau überall ins Stocken geräth, wo er auf die Privatunternehmung angewiesen ist. Das Staatsbahnnetz wird, wie die neuen Eisenbahnvorlagen beweisen, auch in den nächsten Jahren selbst auf sehr wenig einträglichen Strecken mit voraussichtlich grossen Opfern ausgebaut werden, diejenigen Landestheile, in denen die Eisenbahnen von Actiengesellschaften erbaut sind und deshalb auch vervollständigt werden müssen, werden die üblen Folgen zu tragen haben.

In inländischen Eisenbahnactien wurden bisher diejenigen Capitalien belegt, bei deren Anlage man um einen etwas höhern Zins zu gewinnen,

als ihn deutsche Staatspapiere, Pfandbriefe u. s. w. ergeben, einiges Risico und eine gewisse Unregelmässigkeit der Dividende nicht scheute, ohne doch den eigentlichen Speculationspapieren sich zuwenden zu wollen. Auf den benachbarten Capitalmärkten, Frankfurt a. M., Amsterdam, auf denen die Capitalanlage in Eisenbahnactien viel seltener ist, als in Berlin, traten an die Stelle derselben überwiegend ausländische Staatspapiere mit etwas höherm als dem landesüblichen Zinsfuss. Die Discreditirung der Eisenbahnactien als Capitalanlage wird in Norddeutschland wahrscheinlich ähnliche Folgen haben.

Endlich kann es nur einen nachtheiligen Einfluss auf die Tarifpolitik der Eisenbahnen haben, wenn ihnen selbst unter Umständen, wie sie gegenwärtig vorliegen, die Erlaubniss zur Wiedererhöhung der von ihnen aus freien Stücken herabgesetzten Tarife versagt wird. Wenn die Eisenbahnverwaltungen sich sagen müssen, dass jede von ihnen vorgenommene Ermässigung in den Beförderungspreisen der Personen und Güter unwiderruflich ist, so werden sie natürlicher Weise viel vorsichtiger und ängstlicher als bisher in dieser Richtung vorgehn und eine Menge von Tarifherabsetzungen unterbleiben, die bei freierer Bewegung möglich wären. Die Verschiebungen in den Preisverhältnissen aber, die wir in der letzten Zeit durchgemacht haben, sind so gross, dass es sehr oft zweifelhaft sein muss, ob eine Tarifermässigung, die zur Zeit thunlich erscheint, auf die Dauer ohne Verlust durchzuführen sein wird. In manchen andern Fällen wird die Durchführbarkeit eines niedrigen Tarifsatzes von dem gleichzeitigen Bestehn gewisser Verkehrsverhältnisse abhängen, auf deren Fortdauer nicht gerechnet werden kann. So lange z. B. in einer gewissen Richtung voluminöse Transportartikel in grosser Quantität befördert werden, kann es rathsam sein den Tarif für Rückfrachten niedrig anzusetzen, damit die Wagen nicht leer zurückgehn. Wenn die Hinfracht wegfällt, weil der betreffende Markt auf anderm Wege wohlfeiler versorgt wird, so kann der niedrige Tarif für die Rückfrachten Verlust bringen, weil diese eben keine Rückfrachten mehr sind. Mit Rücksicht auf derartige Umstände will der neue Reichseisenbahngesetzentwurf den Eisenbahnen die Befugniss gewähren Tarifermässigungen, welche ausdrücklich als zeitweise publicirt und höchstens 15 Monate in Kraft gewesen sind, ohne Genehmigung in Wegfall zu bringen [11]). Dadurch würden die Eisenbahnen an Unabhängigkeit in Bezug auf Widerruf früherer Tarifermässigungen

11) Die Nothwendigkeit der Einführung solcher Tarifermässigungen auf Zeit begründete sehr gut Reitzenstein a. a. O. S. 83 ff.

für die Zukunft gewinnen und vielleicht würde diese Bestimmung sogar gestatten alle Herabsetzungen in den Beförderungspreisen, deren Erfolg, wie das sehr oft der Fall sein wird, auch über die Frist von 15 Monaten hinaus zweifelhaft wäre, immer nur von Jahr zu Jahr zu erneuern, aber für jetzt hat sie keine Gesetzeskraft und es ist nicht sicher, dass sie dieselbe erlangen wird. Zur Zeit ist nur die Unmöglichkeit jeder Zurücknahme der in den letzten Jahrzehnten vorgenommenen Tarifermässigungen fühlbar, welche zur äussersten Vorsicht bei allen ähnlichen Schritten für die Zukunft antreibt. Eine solche Wirkung aber der versagten Erlaubniss ist um so bedenklicher, als einerseits das eigene Interesse die Eisenbahnen, wenn diese künstliche Gegenwirkung nicht besteht, dazu antreibt, bei verminderten Betriebskosten und wachsendem Verkehr die Tarife zu ermässigen, andererseits gesetzliche Mittel dieselben zu solchen Herabsetzungen zu zwingen, nicht bestehn und sich auch nicht leicht einführen lassen. Dass das eigene Interesse der Eisenbahnen, wenn diese künstliche Gegenwirkung nicht besteht, in zahlreichen Fällen in dieser Richtung wirksam ist, zeigt nicht nur die Erfahrung der letzten Jahrzehnte, sondern geht auch aus der Natur der Dinge hervor. Bei ausschliesslich beweglichem Capital steigen die Productionskosten meistens nahezu im Verhältniss zur Ausdehnung des Betriebs, je grösser das stehende Capital, desto grösser pflegen in der Regel die Ersparungen zu sein, die sich aus der Ausdehnung des Betriebs ergeben. Am meisten aber vermindern sich die Productionskosten da, wo ein grosses stehendes Capital vorhanden ist, welches durch den bisherigen Betrieb nicht vollständig ausgenutzt wird. Da hat der Unternehmer das grösste Interesse den Betrieb bis zur vollständigen Ausnutzung zu steigern und kann, weil mit vergrössertem Betrieb seine Productionskosten rapide fallen, zur Gewinnung eines grossen Absatzes mit Ermässigung der Verkaufspreise rasch vorgehn und doch einen höhern Gesammtertrag gewinnen. Ganz besonders ist das bei den Eisenbahnen der Fall. Ueberall mit ganz seltenen Ausnahmen ist der grösste Theil des stehenden Capitals einer viel stärkern Ausnutzung fähig. Der Verkehr kann allenthalben erheblich steigen, ohne dass das stehende Capital im Verhältniss zum steigenden Verkehr vermehrt zu werden brauchte. Da nun überdies die Nutzung des stehenden Capitals ein so sehr bedeutendes Kostenelement bei den Eisenbahnen ist, so wird bei ihnen besonders leicht der Fall eintreten, dass der Verlust, der sich durch Tarifermässigung ergiebt, nicht so gross ist, wie der Gewinn, der durch Ausdehnung des Verkehrs gemacht wird. Wenn es ferner möglich ist, irgend einen neuen Verkehrszweig

durch niedrige Frachten zu erlangen, so können aus demselben Grunde Eisenbahnen den Tarif für den neu zu erwerbenden Verkehr nur um eine Kleinigkeit über die Betriebskosten im engern Sinne stellen, ohne für die Capitalnutzung einen entsprechenden Zuschlag zu machen, weil diese in der Hauptsache durch den ältern Verkehr, der höhern Frachtsätze tragen kann, aufgebracht wird. Aehnliche Erwägungen haben unsere Eisenbahndirectionen längst angestellt und deshalb den Tarif bis zum Jahre 1873 fortwährend herabgesetzt. Zu diesen Fortschritten, die dem gemeinen Wohl so förderlich gewesen, hätte weder die Reichsnoch die Staatsgewalt sie nöthigen können. Denn die erstere hat zwar nach Art. 45 der Reichsverfassung die Pflicht auf Ermässigung der Tarife hinzuwirken, irgend eine selbständige Zwangsgewalt ist ihr aber zu diesem Zwecke nicht eingeräumt, der preussischen Staatsregierung aber steht zwar nach dem Gesetz vom 3. Nov. 1838 ein Einspruchsrecht gegen Tariferhöhungen und nach den Concessionen fast aller Privatbahnen gegen jede Tarifänderung zu, eine Tarifherabsetzung kann sie nach Art. 33 des genannten Gesetzes nur fordern, wenn sich bei einer Bahn an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als 10% des in dem Eisenbahnunternehmen angelegten Capitals ergiebt. Da hier nicht von einer Dividende der Actien, sondern von einem Reinertrage des gesammten Anlagecapitals die Rede ist, so gewährt auch diese Bestimmung nur in den allerseltensten Fällen der Staatsregierung eine Handhabe zum Einschreiten in Tariffragen. Um so wichtiger ist es also, das eigene Interesse der Bahnen an Tarifherabsetzungen nicht durch verkehrte Maassregeln zu schmälern. Auch die Reichsgewalt wird daher die ihr im Art. 45 auferlegte Pflicht gewiss am besten erfüllen, wenn sie nicht jeder Tariferhöhung entgegentritt.

Die Reichsverfassung schreibt dann freilich noch weiter vor, dass bei grössern Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnisse der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif und zwar thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde. Nun haben wir bisher die Frage, ob alle Tarifsätze gleichmässig zu erhöhen oder einzelne vorzugsweise, oder ausschliesslich, bisher nicht in Erörterung gezogen, zum Theil, weil dieselbe mit der andern, ob nicht im Tarifsystem Aenderungen vorzunehmen zusammenhängt, zum Theil, weil auf dieselbe bei der grossen Verschiedenheit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, sowie des Anlagecapitals den Bahnen eine allgemeine Antwort nicht gegeben werden kann, zu

einer Prüfung dieser Verhältnisse im Einzelnen aber uns die Kräfte und Mittel mangeln. Indess haben wir doch gesehn, wie es nicht ganz unwahrscheinlich ist, dass in manchen Fällen der Pfennigtarif selbst mit Einbegriff der üblichen Expeditionsgebühren, keinen oder doch einen unverhältnissmässig geringen Ueberschuss über die Betriebskosten gewährt. Ist das aber der Fall — der nähere Nachweis würde natürlich jedesmal zu führen sein — so konnte für solche Fälle die Reichsverfassung keine unbedingte Vorschrift geben wollen, welche die Reichsgewalt mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln durchzuführen hätte. Das aufgenommene Wort »thunlichst« weist ausdrücklich den Gedanken an eine solche Absicht des Gesetzgebers zurück. So ist denn auch für Würtemberg schon im Schlussprotokoll vom 25. Nov. 1870 anerkannt worden, dass auf den Würtembergischen Eisenbahnen bei ihren Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnissen nicht alle im Artikel 45 aufgeführten Transportgegenstände in allen Gattungen von Verkehren zum Einpfennigsatze befördert werden können und auch auf den norddeutschen Bahnen fehlt noch viel daran, dass jetzt nach sechsjährigem Bestehn der Verfassung diese Bestimmung vollständig durchgeführt worden wäre. Ein rechtliches Hinderniss für die Reichsgewalt ihre Genehmigung auch zu solchen Erhöhungen zu geben, welche den Pfennigtarif modificiren, kann daher in der Verfassungsbestimmung unmöglich erkannt werden. Aber auch überwiegende Gründe des gemeinen Wohls, welche dafür sprächen, dass gerade die im Art. 45 bezeichneten Gegenstände von jeder Frachterhöhung ausgenommen würden, selbst wenn dieselbe im Uebrigen angezeigt wäre, liegen nicht vor. Wohl wird in vielen Fällen eine verständige Tarifpolitik dazu führen, die Generalkosten und die Zinsen des Anlagecapitals mehr auf andere Verkehrszweige zu legen, als auf die Beförderung gerade dieser Güter. Weil sie im Verhältniss zum Volumen die mindest werthvollen Gegenstände sind, wird ihr Transport durch niedrige Tarife am meisten vermehrt, durch hohe am stärksten vermindert und daher ist es im Allgemeinen zweckmässig bei denselben sich mit einem geringern Ueberschuss über die Betriebskosten genügen zu lassen, als bei andern Verkehrszweigen. Ferner werden in bestimmten Fällen Concurrenzverhältnisse, Rückfrachtsgelegenheiten u. s. w. eine hinreichende Veranlassung sein niedrige Beförderungspreise für solche Güter anzuwenden und endlich kann es im Interesse der Bahnen liegen, den industriellen Unternehmungen in ihrem Bezirke wichtige voluminöse Rohstoffe zu möglichst niedrigem Preise zuzuführen, damit das Aufkommen derselben befördert werde und dadurch

wieder der allgemeine Verkehr in dem Gebiete der betreffenden Bahn wachse. In allen diesen Fällen werden weder die übrigen Benutzer der Bahnen, noch die Actionäre darunter leiden, dass ein geringerer Theil der von diesen Gütern erhobenen Fracht für die Verzinsung des Anlagecapitals übrig bleibt, als von der Einnahme aus den andern Verkehrszweigen. Zu einer solchen weitsichtigen Tarifpolitik anzuregen, war die Bedeutung der in die Reichsverfassung in etwas abnormer Weise aufgenommener Bestimmungen über den Pfennigtarif. Aber unter allen Umständen den Producenten und Consumenten gerade dieser Artikel eine wohlfeile Beförderung auf Kosten anderer seien es nun die Actionäre, seien es die Benutzer der Bahnen von Staatswegen zu sichern, dürfte doch wohl schwerlich gerecht und klug sein. Das Einkommen der Eisenbahnactionäre hat ebensoviel Anspruch auf staatlichen Schutz, wie das der Bergwerkbesitzer, und warum sollen die Versender werthvollerer Gegenstände und die reisenden Personen mehr zahlen, damit Erze und Kohlen billiger verführt werden können? Wenn ein gemeines Interesse in der That forderte, dass diese Gegenstände niemals zu einem höhern Beförderungspreise als dem Pfennigtarif befördert würden, so würde es nicht minder eine Forderung der Gerechtigkeit sein, dass die daraus entstehenden Kosten auf die allgemeine Staatscasse übernommen würden. Aber wenn einmal Transport auf öffentliche Kosten stattfinden soll, warum geht man denn nicht noch weiter herunter? Der Satz von einem Pfennig pro Centnermeile ist ja ganz willkürlich gegriffen. Man könnte dann ebensogut einen halben Pfennig setzen oder umsonst transportiren. Giebt es nicht ferner noch andere Waaren, für die mit demselben Recht behauptet werden könnte, dass im öffentlichen Interesse ihre Beförderung zu einem festen und niedrigen Preise geboten sei z. B. Wolle, Spiritus, Getreide, Kartoffeln, Petroleum u. s. w.? Für jeden der genannten Artikel liessen sich gewichtige Gründe des gemeinen Wohls anführen, die für ihren wohlfeilen Transport ebenso sehr sprechen dürften, wie für den von Salz und Düngungsmitteln. Durch die Zeitungen geht ein Erlass des Reichseisenbahnamtes vom 19. Februar d. J., in welchem erklärt wird, dass die Nothwendigkeit der Tariferhöhung als nachgewiesen nicht erachtet werden könne und dass selbst, wenn dieser Nachweis geführt werden sollte, die Reichsbehörde doch Anstand nehmen würde, zu einer Erhöhung der Tarife für diejenigen Gegenstände, welche als erste Lebensbedürfnisse der niedern wohlhabenden Classen anzusehn sind, ihre Mitwirkung eintreten zu lassen. Aber auffallender Weise finden sich gerade

die ersten Lebensbedürfnisse der minder wohlhabenden Classen z. B. Getreide, Kartoffeln, Vieh, getrocknete und eingesalzene Fische u. s. w. gar nicht unter den von der Reichsverfassung dauernd begünstigten Gegenständen. Diese Artikel sollten nach derselben nur bei eingetretenem Misswachs und Theuerung zum Pfennigtarife befördert werden. Es ist daher ein von der Reichsverfassung verschiedener Gesichtspunct aus welchem in diesem Erlass eine Sonderstellung einzelner Frachtgegenstände verlangt wird. Aber auch gegen diese Ausnahme ergeben sich gewichtige Bedenken. Ein sehr grosser Theil der Getreidetransporte auf preussischen Bahnen ist gar nicht bestimmt für die Ernährung der minder wohlhabenden Classen in unseren Lande zu dienen, sondern führt das Getreide aus dem Lande oder durch das Land. Dagegen lebt der grösste Theil unseres Volks fast ganz von Producten, die keinen oder nur einen sehr geringen Eisenbahntransport ausgehalten haben. Nur für die grossen Städte und wenige dicht bevölkerte Industriebezirke würde die Eisenbahnfracht erster Lebensbedürfnisse von Bedeutung sein und auch da sollte man es sich doch wohl überlegen, ehe man die ohnehin so mächtige Tendenz zur Concentration der Bevölkerung an diesen Orten künstlich auf Kosten des übrigen Verkehrs erleichtert. Will man bei Feststellung der Eisenbahntarife für die besitzlosen, handarbeitenden Classen besonders sorgen, so liegt es viel näher an die Personenbeförderung zu denken. Die Erleichterung des Ortswechsels würde viel dazu thun sie in eine günstigere Stellung beim Abschluss des Arbeitscontracts zu bringen und die Wohnungsfrage in den grossen Städten Manches von ihrer Schärfe verlieren, wenn die Arbeiter aus weiterer Ferne täglich von Hause zu der Arbeitsstätte zu ganz minimalen Preisen befördert würden. In England ist man deshalb von Staatswegen gerade zu Gunsten der wohlfeilen Personenbeförderung in den untersten Classen eingeschritten in der richtigen Erwägung, dass die grosse Industrie und der Waarenhandel viel eher Mittel und Wege haben ihr Interesse bei den Eisenbahnverwaltungen zur Geltung zu bringen, als die untern, besitzlosen Classen. Kurz die Forderung, dass in einer Zeit der grössten Preisrevolution, wie sie seit Jahrhunderten nicht dagewesen, für einige wenige Artikel ganz willkürlich gegriffene Beförderungspreise unter allen Umständen festgehalten werden, führt zu den bedenklichsten Consequenzen und verwickelt in unendliche Widersprüche. Mit vollem Recht geschieht daher auch in dem Entwurf zu einem Reichseisenbahngesetze des Pfennigtarifs keine Erwähnung mehr.

Wir müssen uns daher auf Grund dieser Erwägungen für die Berechtigung von Tariferhöhungen aussprechen, sofern sie bei Staats- oder Privatbahnen zur Gewinnung einer Rente von $5^1/_2$—6 % des Anlagecapitals oder zur Sicherung eines eine Reihe von Jahren hindurch von einer Privatbahn gewonnenen höhern Reinertrags nothwendig sind. Weder Rücksichten des gemeinen Wohls, noch die Gesetzgebung des deutschen Reichs sind ein hinreichender Grund derartigen Tariferhöhungen in der jetzigen Zeit von Reichs- oder Staatswegen zu widersprechen oder einzelne Tarifpositionen von denselben auszunehmen.

Ende März 1874.