

**Bibliothek  
des Instituts für Weltwirtschaft  
an der Universität Kiel**

**Signatur**

**B** 15743





# Verein

zur

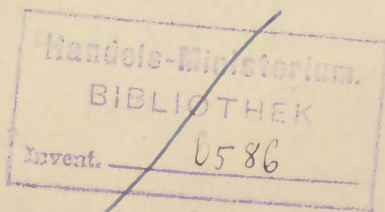
## Wahrung der wirthschaftlichen Interessen

von

### Handel und Gewerbe.

N<sup>o</sup>. 14.

Die Amortisation  
der Preussischen Staatseisenbahn-Kapitalschuld.



Berlin, 1887.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,  
Wilhelmstr. 32.





# Die Amortisation

der

## Preussischen Staatseisenbahn-Kapitalschuld.

---

Die vierzehnte Sitzung des Hauses der Abgeordneten am 5. Februar 1887 begann mit Fortsetzung der zweiten Berathung des Entwurfs des Staatshaushaltsetats für 1887/88 und zwar besonders mit der Verhandlung über die Eisenbahnverwaltung. In der vorhergegangenen Sitzung hatte der Abgeordnete Graf von Kanitz behauptet, daß der zur Diskussion stehende Eisenbahnetat ein Defizitetat sei, und diese Behauptung war von demselben, den eingehenden Aufklärungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gegenüber, aufrecht erhalten worden. Von der Ansicht geleitet, daß diese Angelegenheit den Staatskredit betreffe und daher weit über die Grenzen einer technischen Erörterung des Etats hinaus Bedeutung habe, gab der Abgeordnete Dr. Hammacher, in Widerlegung des Grafen Kanitz, in kurzen Zügen ein Bild von den finanziellen Ergebnissen des vorliegenden Etats. Er gelangte dabei zu dem Resultat, daß die Ueberschüsse aus der Verwaltung der Staatseisenbahnen mit 220 801 408 Mark, nach Abzug der gesamten Ausgaben an Zinsen und Amortisation der Staatsschulden mit 189 112 773 Mark, noch über 31 Millionen Mark ergeben, welche der Staatsverwaltung für allgemeine Verwaltungszwecke zur Verfügung bleiben.

An diese Auseinandersetzungen knüpfte Dr. Hammacher den bereits mehrfach von ihm geäußerten Wunsch, „daß man in Zukunft die Gesamtordnung der Finanzen unseres Landes so vornehmen möchte, daß die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen nicht mehr zu allgemeinen Staatsverwaltungszwecken benutzt



werden.“ Hierin liege, so führte der Abgeordnete weiter aus, der Grundgedanke des Garantiegesetzes vom Jahre 1882, welches jedoch durch das Widerstreben der Opposition gegen Staatsbahnen unwirksam gemacht sei. Dagegen haben seine politischen Freunde und er stets den größten Werth auf eine starke und effektive Amortisation des Staatseisenbahnkapitals gelegt und im Jahre 1879 in Uebereinstimmung mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Kommission des Hauses verlangt, „daß die Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung in erster Linie zur Amortisation und zu Abschreibungen auf das Staatseisenbahnkapital verwendet werden müßten.“ Er wie seine Freunde seien der Ueberzeugung gewesen, daß der Grundgedanke der Verstaatlichung der Eisenbahnen, daß das Prinzip des Staatseisenbahnsystems vorwiegend getragen werde von der Absicht, die wirtschaftlichen Interessen des Landes besser zu fördern, als es bisher möglich war. „Um dies zu erreichen,“ fuhr Dr. Hammacher fort, „halten wir es für nothwendig, die Verwaltung auch finanztechnisch in den Stand zu setzen, daß sie die Tarife herabsetze und, durch Mehrleistungen der Eisenbahnen, durch die Ergänzung des Eisenbahnnetzes u. s. w., die ökonomische Wohlfahrt des Landes fördere. Wir haben uns damals vergegenwärtigt — und das war ausschlaggebend, sowohl in den Motiven der Staatsregierung wie in unseren Berathungen —, daß im geschichtlichen Laufe der wirtschaftlichen Entwicklung der Länder Europas zuletzt dasjenige Land wirtschaftlich am stärksten sei im Austausch der Güter, in der Gravitation der produktiven Kräfte, in der Beschäftigung der arbeitenden Klassen u. s. w., welches sein Eisenbahnkapital auf die geringste Stufe zurückgeführt hat, welches sich nicht in der Nothwendigkeit befindet auf die Verzinsung und Amortisation des Eisenbahnkapitals aus den Betriebsergebnissen bei der Feststellung der Eisenbahntarife ängstliche Rücksicht nehmen zu müssen. Es bildeten gerade die Gesetzgebungen Oesterreichs, Frankreichs und Rußlands, nach denen die Eisenbahnen innerhalb einer gewissen Periode unentgeltlich dem Staate zufallen, einen wesentlichen Theil der Gründe, die uns dazu bewogen, für die Idee der Staatsbahnen in Preußen einzutreten.“

Dem Hindrängen auf effektive Amortisation wurde damals entgegengehalten, „die Amortisation müßte von der Lage des Staatshaushalts abhängig gemacht werden; gestatte die Balancirung des Stats die Amortisation nicht, so werde man im Falle der obligatorischen Amortisation mit einer Hand Staatsschuldverschreibungen verbrennen, mit der anderen Hand aber Konfols entgegennehmen, die wir verkaufen müßten, um das Defizit im Staatshaushalte zu decken; das sei nichts weiter als eine Scheinmanipulation, die man sich versagen könne; ergebe in Zukunft die Verwaltung Ueberschüsse, so könnten dieselben ja zur Amortisation verwendet werden.“

Diesen in seiner Rede aufgeführten Einwänden gegenüber machte der Abgeordnete Dr. Hammacher darauf aufmerksam, „daß die obligatorische Pflicht der Amortisation der Staatsschulden sich in den praktischen Konsequenzen dahin ausdrückt, daß Niemand, weder der Finanzminister des Landes, noch irgend ein Abgeordneter, von einem balanzirenden Etat reden darf, so lange, als die Einnahmen des Staats nicht ausreichen, um auch die Amortisation zu bewerkstelligen.“ Wenn letztere lediglich in die Fakultät der Regierung und des Landtags gestellt und von den jeweiligen Erträgnissen der Verwaltung abhängig gemacht werde, so entwöhne man sich zu leicht von den Grundsätzen einer soliden Finanzwirthschaft und man halte es, bei Bemessung der nothwendigen Ausgaben für die Verwaltung, nicht für geboten, auch diejenigen Mittel zu schaffen, welche die Amortisation unserer auf industriellem Vermögen beruhenden Staatsschuld erfordert. Als es sich im Jahre 1869 um die Konsolidation der preussischen Staatsschuld handelte, habe der Abgeordnete Dr. Virchow gewarnt, sich der Hoffnung hinzugeben, als ob, nach Durchführung der Konsolidation, noch an Amortisation gedacht werden würde.

Der Abgeordnete Dr. Hammacher schloß diese Ausführungen mit folgenden Worten: „So liegt auch die Sache bei unserem Staatseisenbahnwesen. Ich für mein Theil — und meine sämmtlichen politischen Freunde waren und sind darin mit mir einverstanden — betone nachdrücklich die Nothwendigkeit, daß wir zu einer gesicherten und effektiven Amortisation der Staatseisenbahnschuld übergehen. Nicht eher werden wir von einer vollständigen Ordnung der gesamtstaatlichen Finanzverhältnisse in Preußen reden können, als bis unter normalen Zuständen jede Veranlassung aufhört, die Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung zu etwas Anderem zu verwenden, als zur Tilgung der Staatseisenbahnschuld und direkt für die wirthschaftliche Hebung des Landes durch die Ermäßigung der Tarife.

Nur wenige Monate fehlen noch, um den fünfundsiebenzigjährigen Zeitabschnitt zu beenden, vor welchem in Preußen ein Gesetz erlassen wurde, dem ähnliche Erwägungen zu Grunde lagen. Das Gesetz vom 30. Mai 1853 bezweckte freilich, zunächst durch Einführung der gesetzlich bereits 1838 festgestellten Eisenbahnsteuer und durch die Bestimmung, daß die Erträge



dieser Steuer zum Ankauf von Aktien der betreffenden Bahnen verwendet werden sollten, den Staat allmählig in den Besitz der Bahnen zu bringen. Im Grunde aber handelte es sich hierbei um eine vollständige Amortisation des in Eisenbahnen angelegten Kapitals, durch welche Maßregel die Staatsregierung in den Stand gesetzt worden wäre, den wirthschaftlichen Verhältnissen durch das Eisenbahnwesen diejenige Förderung angedeihen zu lassen, die der Abgeordnete Hammacher und dessen politische Freunde erstreben. Um zu erkennen, wie dieses fürsorgende Gesetz nach kurzer Wirksamkeit wieder aufgehoben werden konnte, ist es erforderlich, einen Blick auf die Entwicklungsgeschichte der preussischen Eisenbahnen zu werfen. \*)

In dem Heimathlande der Eisenbahnen, in England, hatte sich das Eisenbahnwesen fast in voller Freiheit und lediglich auf dem Wege der Privatthätigkeit entwickelt, während in Deutschland, speziell in Preußen, bis vor verhältnißmäßig wenigen Jahren fast systemlos Staats- und Privatbahnen neben einander im Betriebe waren. Es ist erforderlich, vor Erörterung der Entwicklung des hiesigen Eisenbahnwesens einen Blick auf die Verhältnisse zu werfen, welche in England und in Deutschland vorhanden waren, als die Erscheinung dieses neuen Kommunikationsmittels zum Bewußtsein der betreffenden Nationen gelangte.

Kein Land der Welt war bereits so reich mit Mitteln für den langsamen Transport ausgestattet, als England. Die See umgürtete das Land mit 41 Häfen; diese dienten vermittelst der Küstenschiffahrt in hervorragendem Maße dem Binnenverkehr, und zwar derart, daß erst im Jahre 1872 der Güterverkehr der Küstenschiffahrt von dem gesammten Güterverkehr der Eisenbahnen Großbritanniens eingeholt wurde. Ein Netz vorzüglicher Kunststraßen und Kanäle, sowie 29 Pferdebahnen boten bereits damals der weit entwickelten Industrie sehr beachtenswerthe Mittel für den Transport großer Massen, besonders für die Bewegung der Rohmaterialien. Daher gab nicht sowohl das Bedürfniß nach Erweiterung der Verkehrsmittel, als nach Beschleunigung der Güterbewegung den Anlaß zu dem rapiden Aufschwung des seit einem Vierteljahrhundert bekannten Eisenbahnbaues, als Stephenson mit der genialen Konstruktion seiner Lokomotive das Problem dieser schnelleren Bewegung gelöst hatte. Das neue Kommunikationsmittel konnte aber mit voller Kraft von einer Nation aufgenommen werden, in welcher die Methode des Unterrichts und der Erziehung ein Hauptgewicht auf die Ausbildung der praktischen und technischen Befähigung derart

\*) Bezüglich dieser „Entwicklungsgeschichte“ vergl. die „Beiträge zur Beurtheilung des Verhältnisses der Eisenbahnen zum Staat“ in den „Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“, Jahrgang 1876, Heft Nr. 1 und 2, Seite 1 bis 56.



gelegt hatte, daß diese Eigenschaften fast zu einem Grundzuge des Nationalcharakters geworden waren. Dort waren die Kräfte für den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen reichlich zu finden. Wenn in England also alle Vorbedingungen ausreichend vorhanden waren, um das Eisenbahnwesen aufzunehmen, so war von den nordwestlichen Kulturstaaen Europas keiner weniger dazu vorbereitet als Deutschland.

Für die wenigen Häfen seiner kurzen Küsten war durch Kunst nicht viel geschehen; die wenigen schiffbaren Flüsse waren nur höchst mangelhaft regulirt, und die Anzahl und Bedeutung der Kanäle kaum erwähnenswerth. Das Netz der Kunststraßen aber war zu jener Zeit kaum so dicht wie das Netz der Schienenwege, welches sich heute über unser Vaterland ausbreitet.

In ihren intellektuellen Kräften folgte die Nation im Großen und Ganzen einer zwar wissenschaftlichen, aber mehr abstrakten und schöngeistigen Richtung, welche die Repräsentanten der geistigen Bildung fast zur Nichtachtung der auf praktische Ziele gerichteten Wissenschaften verleitete, so daß diese in keiner Weise den Fakultätswissenschaften als ebenbürtig erachtet wurden. Diese Richtung hatte die sorgfältigere Pflege der technischen Disziplinen in besonderen Lehranstalten übersehen lassen, denn es waren bis dahin nur die ersten Anfänge mit der Gründung technischer Institute in einzelnen deutschen Hauptstädten gemacht worden. Darnach waren die technischen Kräfte nach Zahl, Ausbildung und Erfahrung nur in unzureichendem Maße vorhanden. Wenn daher Deutschland für die Aufnahme des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung nur ungenügend vorbereitet war, so bot die wirthschaftliche Entwicklung in manchen Richtungen doch bereits bessere Grundlagen. Die großen Seehandelsplätze hatten ihre weit verzweigten Verbindungen bereits damals fast über die ganze Welt, die deutsche Handelsflotte war, nächst derjenigen Englands, die leistungsfähigste, die bedeutendsten Messen auf dem Kontinent wurden in Deutschland abgehalten, und den Güterverkehr vermittelte ein Frachtfuhrmannswesen, welches sich aus sich heraus so trefflich entwickelt und organisiert hatte, daß es dem damaligen Verkehr fast ebenso entsprach wie die Eisenbahnen dem heutigen. Politisch war das Land der Gegensatz aller Konzentration. Von über 30 Ländern und Ländchen sorgte jedes in engherziger Weise für sich allein, und von den nahen Landesgrenzen war auch der Sinn des Volkes eingengt. Bezüglich seiner Schulen aber nahm Deutschland bereits damals die erste Stelle ein, und da, ausgehend von einer verhältnißmäßig großen Zahl von Universitäten, die geistige Bildung in der Nation weite Verbreitung gefunden hatte, so waren die schlummernden Talente zahlreich vorhanden, welche zur selbstständigen Gestaltung gelangten, als mit dem Eisenbahnwesen ein Anlaß kam, sie zu erwecken.



Die politische Zerstückelung und Uneinigkeit Deutschlands hat der Entwicklung seines Eisenbahnwesens aber nach einer Richtung ein ganz bestimmtes Gepräge gegeben. Jeder Staat, auch wenn er kaum groß genug für den Anfang und das Ende einer Eisenbahn war, wollte seine eigenen Schienenwege haben, deren Richtung oft nach den engherzigsten und kurz-sichtigen Sonderinteressen bestimmt wurde. Diese Art der Herstellung, damals absurd und hinderlich und zu vielen Umwegen, Winkeln und toten Ecken führend, hat aber doch in der Folge ermöglicht, mit verhältnismäßig kurzen Abschnitts- und Richtungslinien die Maschen zu schließen und die direkten Wege herzustellen. Jenem partikularistischen Zuge in der Entwicklung ist es zu danken, daß die Eisenbahnen ziemlich gleichmäßig über das Land vertheilt, und daß auch die lokalen Interessen in weitem Umfange gewahrt worden sind. Denn wie durch eine Entwicklung, welche zunächst den großen Richtungslinien folgt und durch das Streben nach möglicher Zentralisation gestützt wird, die lokalen Interessen in den Hintergrund gedrängt werden, und wie schwer es wird, die letzteren später zur Geltung zu bringen, das lehrt die Geschichte der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Frankreich.

Die preussische Regierung hat sich in ihrer Eisenbahnpolitik von den zeitweilig maßgebenden Umständen leiten lassen, dabei aber, nachdem die erste Zeit der Gleichgiltigkeit, oder, man könnte fast richtiger sagen, eines gewissen Uebelwollens überwunden war, das eine Ziel fest im Auge behalten, den Bahnbau so viel als möglich zu fördern. Dadurch ist erreicht worden, daß Preußen verhältnismäßig frühzeitig ein weit entwickeltes, wenn auch lückenhaftes Bahnnetz erhielt, was sehr wahrscheinlich nicht der Fall gewesen wäre, wenn die Regierung von Anfang an fest nach einem der Systeme gehandelt haben würde, die dabei zur Anwendung gelangen konnten.

In den Jahren 1834 und 1835 erwachte in Preußen das Interesse für den Eisenbahnbau, und aus dieser Periode stammen die ersten Projekte, welche, wie in England, der privaten Unternehmung überlassen wurden. In einer anderen Beziehung aber wurde von der preussischen Regierung sofort ein besonderer Weg eingeschlagen. In England verstrichen lange Jahre, bevor für eine allgemeine Eisenbahngesetzgebung etwas geschah; in Preußen erschienen bereits im Jahre 1836 allgemeine königliche Verordnungen, welche der Ertheilung der Konzessionen und der Bestätigung der Gesellschaften zu Grunde gelegt werden sollten. Aber schon im Frühjahr des folgenden Jahres wurde die Bearbeitung eines Eisenbahngesetzes einer

Kommission übertragen, welche ihre schwierige Aufgabe derart förderte, daß das neue Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen, insbesondere über das Verhältniß der Eisenbahnen zum Staat und zum Publikum, bereits am 3. November 1838 erlassen werden konnte.

Dieses Gesetz war nur für die Ausführung der Eisenbahnen durch Aktiengesellschaften berechnet; denn damals hielt der Staat den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen für unvereinbar mit einer geregelten Führung des Staatshaushalts.

Das Gesetz ertheilte den Eisenbahngesellschaften das Expropriationsrecht und das Recht des Transportes von Personen, es sicherte ihnen zu, daß in 30 Jahren keine konkurrierende Bahn in derselben Richtung konzessionirt werden sollte, es behielt dem Staat die Oberaufsicht und Kontrolle über die Gesellschaften, sowie die Genehmigung der Statuten vor und bezeichnete den Weg, auf dem der Staat in den Besitz der Bahnen gelangen konnte.

Bezüglich Behandlung der Konzessionsgesuche enthielt das Gesetz keine Bestimmungen und die späteren Verordnungen laut Staatsministerialbeschuß vom 30. November 1838 ließen dem Handelsminister in weitem Umfange freie Hand.

Unter diesem Regime waren bis zum November 1842 zehn Bahnen theils eröffnet und im Betriebe, theils in der Ausführung begriffen.

Es waren im Betriebe:

1. Berlin-Potsdam, eröffnet am 30. Oktober 1838,
2. Magdeburg-Leipzig, eröffnet am 18. August 1840,
3. Düsseldorf-Elberfeld, eröffnet am 3. September 1841,
4. Berlin-Anhalt-Cöthen, eröffnet am 10. September 1841,
5. Rheinische Eisenbahn von der belgischen Grenze bis Herbesthal über Aachen nach Cöln, eröffnet am 15. Oktober 1843.

Im Bau begriffen waren:

1. Berlin-Stettin, konzessionirt am 12. Oktober 1840,
2. Berlin-Frankfurt, konzessionirt am 15. Mai 1841,
3. Magdeburg-Halberstadt, konzessionirt am 14. Januar 1842,
4. Bonn-Cöln, konzessionirt am 11. Februar 1841,
5. Oberschlesische Bahn, konzessionirt am 2. August 1840.

In diese Zeit fällt ein wichtiger Schritt der Regierung. Zwei Gesellschaften, Berlin-Anhalt und Berlin-Stettin, hatten das erforderliche Baukapital nicht aufbringen können, so daß ohne Hülfe von außen der Bau bzw. die Vollendung dieser Linien in Frage gestellt war. Die Regierung, welche ein lebhaftes Interesse an der Ausführung dieser Bahnen hatte, entschloß sich zu einer Unterstützung, indem sie von der Berlin-Anhalter



Bahn für eine Million Thaler Aktien übernahm und sich außerdem noch mit einem baaren Darlehn von 500 000 Thalern betheiligte. Für die Gesellschaft Berlin-Stettin waren bereits die altpommerischen Landstände eingetreten, indem dieselben für das noch fehlende Kapital eine Zinsgarantie von 4 Prozent auf die Dauer von 6 Jahren übernommen hatten. Als das Baukapital jedoch noch nicht reichte, übernahm die Regierung für 500 000 Thaler Obligationen zu 4 Prozent, verzichtete jedoch für die Zeit der Dauer der Garantie der Landstände auf  $\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen.

Zu derselben Zeit, als die Regierung sich entschloß, den genannten Gesellschaften in der dargelegten Weise Beistand zu leisten, war in England der Bau von Eisenbahnen ins Stocken gerathen. Die hochgespannten Erwartungen, welche man an deren Rentabilität geknüpft hatte, waren unerfüllt geblieben, ja es fehlte selbst nicht an ertraglosen Linien, und das Kapital begann sich den Eisenbahnunternehmungen gegenüber sehr zurückhaltend zu zeigen.

Diese Stimmung mußte sich unausbleiblich auch auf den Kontinent übertragen. Auch in Deutschland fanden die neu auftauchenden Bahnprojekte nur ungenügende Unterstützung auf dem Kapitalmarke, und die Regierung sah die Hoffnung schwinden, den Ausbau der Eisenbahnen lediglich aus der Privatunternehmung hervorgehen zu sehen. Wenn bis dahin das Verhalten der preussischen und der englischen Regierung zu den Eisenbahnen fast gleich gewesen war, so trat jetzt der Wendepunkt ein, von welchem ab die eingeschlagenen Wege auseinandergingen. In Folge der bereits geschilderten günstigen Transportverhältnisse konnte die Regierung Englands in kühler Ruhe abwarten, bis erhöhte Erträgnisse oder die aus wirtschaftlichen Gründen hervorgehende Nothwendigkeit dem Eisenbahnbau wieder bessere Chancen bieten würden; sie konnte dies um so mehr, da Rücksichten auf militairische Interessen und die Vertheidigung des Landes bei dem Bahnbau in England nicht in Betracht kamen. Anders lagen die Verhältnisse in Preußen, wo nicht nur wirtschaftliche, sondern fast in erster Reihe die militairischen Interessen und die Rücksicht auf die Landesvertheidigung bei der Regierung das lebhafteste Verlangen hervorgerufen hatten, die von einander getrennten Landestheile durch Schienenwege so schnell als möglich zu verbinden. Die Regierung erkannte die Nothwendigkeit, aus ihrer passiven Stellung hervorzutreten, wenn sie dieses Ziel erreichen wollte, und sie entschloß sich zur thätigen Mitwirkung, jedoch noch nicht zum Bau von Staatsbahnen. Dieser Weg war der Regierung verschlossen, da zur Beschreitung desselben Staatsanleihen erforderlich gewesen wären, welche aufzunehmen ohne Schöpfung einer Landesvertretung und ohne Verleihung der lange verheißenen Verfassung nicht thunlich war.

Die Regierung wählte den Weg der Zinsgarantien, der um so angemessener erschien, als die Finanzlage damals sehr günstig war; sie ergab einen Ueberschuß von 1 600 000 Thalern, über welchen nun zur Förderung des Bahnbaues verfügt werden sollte.

Es wurde zunächst der Bau folgender 6 Linien ins Auge gefaßt:

1. die Rhein-Weßerbahn mit 35 Meilen,
2. der preußische Theil der Thüringer Bahn mit 15 Meilen,
3. eine Bahn von der Oder über Königsberg bis zur Ostgrenze mit 80 Meilen,
4. die Fortsetzung der Oberschlesischen Bahn bis zur österreichischen Grenze mit 15 Meilen,
5. die Bahn von Frankfurt a. d. O. nach Breslau mit 35 Meilen,
6. eine Bahn von Posen zur Verbindung einerseits mit der nach der Provinz Preußen, andererseits mit der nach Schlessien führenden Linie mit 10 Meilen.

Die Regierung nahm an, daß diese 220 Meilen Bahn mit einem Kapital von 55 Millionen Thalern hergestellt werden könnten und war bereit, für dasselbe eine Zinsgarantie von  $3\frac{1}{2}$  Prozent zu übernehmen.

Dieser Plan wurde den damals in Berlin anwesenden Ausschüssen der Stände vorgelegt, welche sich umsomehr für denselben aussprechen mußten, als die Regierung die bindige Erklärung abgab, daß sie fest entschlossen sei, für jetzt und für die nächste Zukunft Eisenbahnen selbst nicht zu bauen.

Durch Kabinettsordre vom 22. November 1842 erhielt dieser Plan die Königliche Sanktion. Derselbe wurde durch einen folgenden Erlaß vom 28. April 1843 dahin erweitert, daß aus den Ueberschüssen der Finanzverwaltung weitere sechs Millionen zur Betheiligung des Staates an den unter seiner Garantie zu erbauenden Bahnen, behufs künftiger Erwerbung derselben, reservirt werden sollten.

Diese Projekte gelangten bis auf die Bahn nach Königsberg und die Bahn Posen-Breslau, für welche sich selbst bei der Zinsgarantie des Staates kein Privatkapital finden wollte, in den folgenden fünf Jahren zur Ausführung. Die Regierung aber übernahm noch bei weiteren Bahnbauten für 31 650 000 Thaler Kapital Zinsgarantie und Aktien dieser Bahnen im Betrage von 6 164 000 Thalern.

Die Statuten dieser unter Betheiligung des Staates entstandenen Eisenbahngesellschaften wurden wesentlich abweichend von denen festgestellt, die für die früher ohne Staatsbeihilfe gebauten Bahnen bestätigt waren. Dem Staate wurden nämlich bedeutende Rechte sichergestellt, ein Umstand, der den Charakter der Privatbahnen wesentlich änderte.



Zunächst wurde der Uebergang an den Staat dadurch angebahnt, daß die Regierung sich verpflichtete, die von ihr übernommenen Aktien nicht in den Verkehr zu bringen, sondern die für dieselben auftommenden Zinsen und Dividenden zur Amortisation selbst dann zu verwenden, wenn die Höhe des garantirten Zinsminimums nicht erreicht werden und der Staat Zuschüsse leisten sollte. Ferner wurde dem Staate das Recht eingeräumt, die Verwaltung und den Betrieb zu übernehmen, wenn durch fünf Jahre ein Zuschuß erforderlich werden sollte, oder wenn der Zuschuß in einem Jahre die Höhe von  $1\frac{1}{2}$  Prozent des festgesetzten Aktienkapitals überschreiten würde. Der Staat konnte sich in den Generalversammlungen durch einen stimmberechtigten Kommissarius vertreten lassen und hatte sich ferner das Recht der Bestimmung bezüglich der Anstellung und Befoldung gewisser Kategorien von Beamten vorbehalten.

So waren bis zum Jahre 1847 in Preußen 27 Bahnen in der Länge von 420,5 Meilen mit einem Anlagekapital von 156 053 000 Thaler konzeßionirt, von denen 18 dem Betriebe übergeben waren.

Mit dem Jahre 1848 begann eine neue Periode in der Entwicklungsgeschichte des preussischen Eisenbahnwesens. Die Folgen der Handelskrisis von 1847 wurden in Deutschland noch verstärkt durch die politischen Wirren des Jahres 1848, und so traten auch hier erhebliche Stockungen im Bau der Eisenbahnen ein. In schweren Verlegenheiten befanden sich ganz besonders 3 Bahnen, die Köln-Münden-Thüringer Verbindungsbahn, die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn. Diesen Unternehmungen Hülfe zu leisten und deren Bau zu Ende zu führen, war das ernsthafte Streben der Regierung; die Grundsätze aber, welche sie jetzt bei der Hülfeleistung in Anwendung brachte, waren von den früheren wesentlich verschieden.

Die Regierung ging nunmehr von der Ansicht aus, daß, sobald sich die Eisenbahnen zu einem größeren Netze zusammenzufügen begännen, sie sich in einer Hand, und zwar in derjenigen des Staates, befinden müßten, und demgemäß erklärte sie:

„für die Zukunft die Eisenbahnen, insoweit solche nicht durch besondere, in Beziehung auf eine specielle Bahn obwaltende Rücksichten ausnahmsweise als zweckmäßig erscheinen sollten, ferner nicht mehr der Privatindustrie zu überlassen, sondern die zur Vervollständigung des preussischen Eisenbahnnetzes noch fehlenden und ebenso die etwa künftig als ein Bedürfnis sich herausstellenden Eisenbahnen selbst für Rechnung des Staates zu bauen.“

Diesem Grundsatz gemäß handelte der Staat; er gewährte die Unterstützungen an die vorbezeichneten Bahnen nur in diesem Sinne und suchte auch auf die übrigen Bahnen möglichst großen Einfluß auszuüben.

So wurde der Bau der ersten Staatsbahnen, der Ostbahn, der Westfälischen, der Saarbrücker und der Berliner Verbindungsbahn, beschlossen und die Kammer bewilligte die Mittel in der Voraussehung:

„daß der Uebergang aller Bahnen in das Eigenthum des Staates stets das Ziel der Regierung bleiben müsse, niemals aus den Augen verloren werden dürfe, und daß auf dessen Erreichung durch jedes sich darbietende Mittel hinzustreben sei.“

Die Regierung suchte nun zunächst die Verwaltung der Bahnen in ihre Hand zu bekommen, wozu die gewährten Subventionen und Zinsgarantien mit den bereits erwähnten statutarischen Bestimmungen die geeignete Handhabe boten. Wo dies nicht der Fall war, bemühte sie sich mit Erfolg, ihr Ziel durch besondere Verträge zu erreichen.

In dieser Weise gelangte die Regierung 1850 zu der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn, welche 1852 über Dortmund nach Soest verlängert wurde, 1856 die Ruhr-Sieg-Bahn baute und sich 1857 mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn vereinigte. Im Jahre 1853 übernahm die Regierung die Verwaltung der Köln-Grefelder, 1854 die der Prinz Wilhelm-Bahn, 1856 ging die Verwaltung der Rhein-Rahe- und der Oberschlesischen Bahn und 1857 die der Wilhelmsbahn an die Regierung über. Außerdem führte die Regierung noch die Verwaltung der Stargard-Posener und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn; zu dieser trat sie jedoch bald in ein anderes Verhältniß. Die Aktionäre waren geneigt, die Bahn an den Staat zu verkaufen, und da die Regierung in dem Ankauf nur die Antizipation eines künftig sicher eintretenden allgemeinen Verhältnisses erblickte, so beantragte sie den Ankauf dieser 51,6 Meilen langen Linie; derselbe wurde auch, jedoch nicht ohne heftigen Widerspruch, am 31. März 1852 genehmigt.

Die Gegner des Staatsbahnsystems versuchten nochmals den Kampf gegen dasselbe und eine Entscheidung zu Gunsten des Privatbahnsystems herbeizuführen, als die Regierung mit dem Projekte der 19 Meilen langen schlesischen Gebirgsbahn an die Kammer trat; der Kampf war jedoch vergebens; denn die Bahn wurde am 21. November 1862 genehmigt und 1867 vollendet.

Die übrigen Bahnen durch Kauf zu erwerben, wie die Niederschlesisch-Märkische, war gesetzlich nach Ablauf eines Zeitraumes von 30 Jahren, von der Betriebseröffnung gerechnet, zwar möglich, erschien aber nicht durchführbar bei dem als Kaufpreis festgesetzten fünfundzwanzigfachen Betrage derjenigen Dividenden, welche im Durchschnitt der letzten 5 Jahre an



sämmtliche Aktionäre ausgezahlt waren. Die Regierung mußte einsehen, daß sie auf diesem Wege niemals in den Besitz der Bahnen gelangen könne, sie war daher bedacht, dieses Ziel auf einem anderen Wege, und zwar durch Amortisation der Aktien, zu erreichen, ein Weg, den, wie eingangs bereits erwähnt, das Gesetz von 1838 mit Erhebung einer Eisenbahnsteuer bezeichnet hatte.

Die Höhe dieser Steuer sollte erst bestimmt werden, nachdem die zweite im Staate konzeßionirte Bahn drei Jahre in vollem Betriebe gewesen war. Als zweite konzeßionirte Bahn war die Magdeburg-Leipziger am 18. August 1840 eröffnet worden. Die Steuer hätte demnach im Jahre 1844 erhoben werden können; die Regierung hatte jedoch, anfangs wohl um den Bahnbau zu erleichtern, dann der eingetretenen Handels- und Geldkrisis wegen, und in 1848 und den folgenden Jahren wohl mit Rücksicht auf die politischen Zustände, von Erhebung der Eisenbahnsteuer Abstand genommen.

Auf ihren Antrag wurde nunmehr die Steuer durch Gesetz vom 30. Mai 1853 eingeführt und von den Dividenden desselben Jahres zuerst erhoben. Der Betrag sollte, nach Maßgabe des Gesetzes von 1838, zum Ankauf der Aktien der betreffenden Bahnen zum Tageskurse verwendet werden. Da die Zinsen und Dividenden der angekauften Aktien immer zu dem gleichen Zwecke verwendet werden sollten, so gedachte die Regierung, wie gleichfalls bereits bemerkt worden ist, auf diesem Wege leicht und sicher allmählig in den Besitz der Bahnen zu gelangen.

Diese Art der Verwendung der Eisenbahnsteuer stieß in der Kammer auf heftige Opposition, welche, jedoch mehrmals vergebens, verlangte, daß das Erträgniß dieser Steuer in die allgemeine Staatskasse fließen solle. Im Jahre 1859 jedoch, als die erhöhten Ausgaben die Finanzlage des Staates schwieriger gestaltet hatten, mußte die Regierung dem Drängen der Kammer nachgeben, und durch Gesetz vom 21. Mai desselben Jahres wurde bestimmt, daß die Amortisation der Eisenbahnaktien durch den Staat aufhören und die Steuer in die allgemeine Staatskasse fließen solle.

Durch diesen Beschluß wurde der Staat des Mittels, sich in den Besitz der Bahnen zu bringen, beraubt; es blieb ihm, mit Ausnahme der Bahnen, bei welchen er einen Theil der Aktien übernommen, oder von denen er in Folge von Zinsgarantien Superdividenden erhielt, welche statutenmäßig zur Amortisation von Aktien verwendet werden mußten, ferner anscheinend nur der Weg offen, die Bahnen nach § 42 des Gesetzes von 1838 zu erwerben.

Es hätte nun angenommen werden können, daß die Regierung mindestens in den letzterwähnten Fällen die Amortisation fortführen würde;





dies war aber nicht der Fall. Durch besondere Verträge gab sie die betreffenden Rechte und damit auch die Möglichkeit des Ankaufs von Privatbahnen in der bis dahin ins Auge gefaßten Weise auf. In Folge des ihr zustehenden Rechtes kaufte die Regierung freilich noch im Jahre 1864 die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und die Aachen-Düsseldorfer Bahn gegen Erstattung des Nominalwerthes der Aktien, jedoch nur um diese Bahnen sofort wieder an die Bergisch-Märkische Bahn abzutreten. Die Regierung wollte im Jahre 1865 auch die 40 Meilen lange Westfälische Bahn für 14 Millionen Thaler an die Bergisch-Märkische Bahn verkaufen; dieser Verkauf wurde jedoch von dem Abgeordnetenhaufe nicht genehmigt.

Die Stellung der Regierung hatte sich demgemäß gänzlich geändert. Sie war 1848 fest entschlossen, die Eisenbahnen selbst zu bauen und zu verwalten und sie hatte damals, bei Beantragung der Zinsgarantie für die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und die Düsseldorf-Aachener Bahn, erklärt, daß mit diesen Bahnen der Bau von Privatbahnen voraussichtlich sein Ende erreicht haben werde. Die Regierung hatte sodann durch Gesetz von 1853 den sicheren Uebergang der vorhandenen Bahnen an den Staat vorbereitet, sie trat jedoch nunmehr von ihren Plänen gänzlich zurück und akzeptirte das sogenannte gemischte System, indem sie annahm, durch die in ihrem Besitz befindlichen Bahnen und das Recht der Oberaufsicht einen genügenden Druck auf die Privatbahnen ausüben zu können.

Diese Aenderung des Systems wurde sehr bald vollends dokumentirt durch die große Zahl der an Privatgesellschaften ertheilten Konzessionen und die Bereitwilligkeit, Zinsgarantien zu übernehmen.

So befand sich Preußen vor Ausbruch des Krieges von 1866 in dem Besitze von Staatsbahnen in einer Länge von 234 Meilen, die jedoch ohne einheitlichen Plan angelegt waren. Diese Bahnen lagen in drei, von einander vollständig getrennten Komplexen, von denen nur einer, bestehend aus der Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen und der schlesischen Gebirgsbahn, mit 176 Meilen einige Bedeutung hatte. Ganz isolirt lag die 40 Meilen lange Westfälische Bahn, und einen wiederum getrennten Komplex bildete die Saarbrücken-Saarlouis-Trier-Luxemburg-Bahn mit 18 Meilen. Zwischen den östlichen und westlichen Bahnen fehlte jede direkte Verbindung; die Zwischenglieder bildeten Privat- und fremdländische Bahnen.

Durch die Annexion der hannoverschen und heßischen Bahnen fiel dem Staat ein Bahnnetz von 166 Meilen zu, welches durch die vermittelten Verbindungen besonders wichtig war. Für die Verbindung von Berlin und Cöln war das wichtige Stück Braunschweig-Minden gewonnen; die Mündungen der Elbe, Weser und Ems waren mit dem Binnenlande in Verbindung gesetzt und es wurde durch Hannover-Frankfurt ein Anschluß



zwischen Nord-, Mittel- und Süddeutschland erreicht. Ferner wurde die isolirte Lage der Westfälischen Bahn beseitigt, der Schwerpunkt der Staatsbahnverwaltung aus dem Osten nach dem Westen verlegt, wie denn überhaupt der Einfluß der Staatsbahnen den Privatbahnen gegenüber mehr in den Vordergrund trat.

Die Bedeutung, welche die Staatsbahnen hierdurch erlangten, und das von ihnen repräsentirte große Kapital mußten auch bei den Gegnern des Staatsbahnsystems im Abgeordnetenhaus Interesse für bessere Verwerthung und Vervollständigung erregen. Der Kapitalmarkt zeigte sich den Eisenbahnunternehmungen äußerst willig und diesen Umstand benutzten namentlich die großen alten Gesellschaften mit außerordentlicher Regsamkeit zum Ausbau ihrer Netze. Die Regierung mußte in gleicher Weise vorgehen, wenn sie nicht überflügelt werden sollte. Die Finanzlage des Staats war günstig, wodurch den Gegnern der Staatsbahnen erleichtert wurde, zu erkennen, daß das von ihnen angenommene gemischte System dem Staat die unabwendbare Aufgabe stellte, mit der schnellen Entwicklung der Privatbahnen Schritt zu halten.

Dennoch geschah in den letzten sechziger Jahren wenig für Erweiterung des Staatsbahnnetzes. Die Linie Thorn-Justerburg wurde in Angriff genommen und kleinere Strecken im Südosten theils gebaut, theils angekauft.

Die vorerwähnten Umstände traten jedoch nach dem siegreichen Kriege mit Frankreich noch schärfer hervor. Die Ueberfülle auf dem Geldmarkt belebte die Privatpekulation außerordentlich. Wenn sich die Regierung nur darauf hätte beschränken wollen, ihren Besitz zu erhalten, demgemäß nicht mit dem Ausbau neuer Strecken vorzugehen, so würde sie die Rentabilität ihrer Linien ernstlich und, bei dem anscheinend festgehaltenen Grundprinzip, für immer gefährdet haben; denn die Privatgesellschaften würden den Staatsbahnen den Verkehr abgebaut haben, wodurch der Staat auch seinen Einfluß auf die ersteren hätte schwinden sehen müssen.

Die Regierung mußte sich daher zu gleich energischer Thätigkeit entschließen. Sie beantragte und es wurden ihr genehmigt durch Gesetz vom 23. März 1872 fünf, durch Gesetz vom 11. Juni 1873 acht Linien zur Gesamtlänge von 120 Meilen mit einem Kapital von 101 Millionen Thaler, außerdem wurden 19 Millionen Thaler zur Vervollständigung und Ausrüstung der alten Bahnen bewilligt. Im nächsten Jahre genehmigte das Abgeordnetenhaus 6 weitere Linien zur Gesamtlänge von 96 Meilen mit einem Kapital von 50 Millionen Thaler. Somit war in drei Jahren der Bau von 216 Meilen Staatsbahnen beschloffen; die einzelnen Bahnen waren:

1. Tilsit-Memel,
2. Bebra-Friedland mit einer Zweigbahn Niederhone-Eschwege,
3. Harburg-Stade,
4. Eschhofen-Ramberg,
5. Hansdorf-Cassen,
6. Berlin-Weßlar,
7. Sierck-Trier-Koblenz-Oberlahnstein,
8. Hanau-Friedberg,
9. Goldberg resp. Ottbergen-Northheim,
10. Welver-Dortmund,
11. Harburg-Hannover,
12. Saarbrücken durch das Fischbachthal nach Neunkirchen,
13. Ende der Berliner Verbindungsbahn,
14. Insterburg-Darkehmen-Olecko-Lyck zur Verbindung der Bahn Bialystock-Grąjewo,
15. Jablonowo über Graudenz nach Łaskowitz,
16. Verbindung von der Stargard-Posener Bahn nach Belgard mit einer Abzweigung über Rummelsburg nach Rügenwalde, Stolp und Stolpmünde,
17. Dittersbach über Neurode nach Glas,
18. Rassel über Hefsa zum Anschluß an Berlin-Weßlar.

Dieses energische Vorgehen schloß die Förderung des Privateisenbahnbaues seitens der Regierung nicht aus; in der vorerwähnten Zeit übernahm dieselbe für fernere fünf Bahnen Zinsgarantien, sie gewährte der Bergisch-Märkischen Bahn zum Ausbau kleiner Abzweigungslinien mehrfach Subventionen und betheiligte sich als Aktionair bei der Berliner Stadtbahn mit einem Kapital von 7 Millionen Mark.

Seit dem Jahre 1866 waren 114 Konzessionen an Privatgesellschaften ertheilt worden, davon 71 nach dem Kriege mit Frankreich; der größte Theil dieser Konzessionen war jedoch von den bestehenden Eisenbahngesellschaften zum Ausbau ihrer Netze genommen worden.

Diese ganze Entwicklung hatte sich unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1838 vollzogen. Der Umstand, daß dies überhaupt möglich war, ist wohl der beste Beweis für den Geist und die Borausicht der Männer, welche dieses Gesetz geschaffen hatten. Vollständig genügt hatte dasselbe aber bereits lange nicht mehr. Häufig waren Anträge auf Aenderungen, auch auf die Vorlage eines neuen Gesetzes, gestellt worden; die Regierung ging jedoch auf dieselben nicht ein, sie versuchte vielmehr die Lücken durch Ministerialverfügungen auszufüllen.



Diese Verhältnisse erschienen jedoch nach Annahme der Verfassung des Norddeutschen Bundes, mehr noch nach dem Uebergange derselben auf das Deutsche Reich, unhaltbar. Schon die Bestimmungen der Verfassung, welche das Verbot des Baues von Konkurrenzbahnen aufhoben, die Aufsicht über die Eisenbahnen dem Reiche übertrugen und festsetzten, daß die Bahnen des Reichs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollten, erforderten eine neue gesetzliche Regelung, eine Nothwendigkeit, die mit Rücksicht auf manche Mißstände beim Eisenbahnwesen noch dringender hervortrat.

Die an die Schaffung des Reichseisenbahnamtes geknüpften Erwartungen konnten nicht erfüllt werden, da dieser Reichsbehörde für eine erfolgreiche Wirksamkeit die gesetzlichen Grundlagen fehlten; diese zu schaffen, betrachtete der erste Präsident des Reichseisenbahnamtes als seine hauptsächlichste Aufgabe. Im Jahre 1874 erschien der erste Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes; die ersten Schritte jedoch, welche unternommen wurden, um eine Vereinbarung der deutschen Einzelregierungen über den Inhalt dieses Gesetzes herbeizuführen, ließen das Hervortreten von Sonderinteressen derart erkennen, daß das Zustandekommen des Gesetzes mehr als fraglich erschien. Die anscheinende Unmöglichkeit, die Regelung des deutschen Eisenbahnwesens im Sinne der Reichsverfassung auf dem bezeichneten Wege herbeizuführen, gab dem derzeitigen Präsidenten des Reichseisenbahnamtes Veranlassung, bei Gelegenheit der Berathung des Stats dieser Behörde im Reichstage zu erklären, daß die Erwägung nicht ausgeschlossen sei, ob nicht die Regelung dieser für die Nation so wichtigen Sache in anderer Weise und auf einer anderen Basis zu versuchen sein dürfte.

Was mit diesem Ausdruck gemeint war, trat bald deutlich hervor; als Basis, auf welcher die gewünschte Regelung herbeigeführt werden sollte, wurde der Uebergang der deutschen Bahnen an das Reich betrachtet.

Der Gesetzentwurf vom 24. März 1876 betreffend den Uebergang der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Reich zeigte, daß es sich hierbei nur um die preussischen Staatsbahnen und nicht, wie die Frage vorher von der Presse und der öffentlichen Meinung aufgefaßt war, um den Uebergang sämmtlicher deutschen Bahnen an das Reich handelte. Die Annahme dieses Gesetzes seitens beider Häuser des preussischen Landtags hatte keine weitere Folge. Die bedeutendsten anderen deutschen Staaten zeigten keine Neigung, dem Vorgange Preußens zu folgen; besonderes Aufsehen erregten in dieser Beziehung drei Artikel des „Dresdener Journals“, in denen man Stimmen aus der sächsischen Regierung zu erkennen glaubte, welche letztere aus Anlaß des erwähnten preussischen Gesetzes die sächsischen Privatbahnen schnell verstaat-



lichte. Unbemerkt blieb es nicht, daß in diesen Artikeln darauf hingewiesen wurde, daß für das Zustandekommen eines deutschen Reichseisenbahngesetzes an maßgebender Stelle nicht mit dem nöthigen Ernst verfahren worden sei.

In den Motiven zu dem vorerwähnten Gesetzentwurf wurde die Sachlage freilich anders dargestellt; sie wiesen darauf hin, daß das Verkehrsgebiet der preussischen Bahnen nicht mit den geographischen preussischen Gebietstheilen und Grenzen zusammenfällt, sondern daß die Gebietstheile anderer Bundesstaaten in Mitleidenchaft gezogen werden. Preußen eigne sich daher nicht für eine Partikulargesetzgebung, da ein Eisenbahngesetz sich über ein zusammenhängendes Verkehrsgebiet erstrecken müsse. Weil andere Bundesstaaten an der Regelung der Gesetzgebung und Beaufsichtigung stark betheiligt seien, so könne ihre Mitwirkung nur auf dem Wege der Reichsgesetzgebung in Anspruch genommen werden. Da aber dieser Weg dem Anscheine nach für längere Zeit nicht zum Ziele führen dürfte, so müsse Preußen darnach streben, mit Hülfe seines eigenen Eisenbahnnetzes die nöthigen Reformen herbeizuführen. Die Motive weisen darauf hin, daß diese Absicht bereits bei den großen Vorlagen in den ersten siebenziger Jahren bezüglich des Baues von Staatsbahnen maßgebend gewesen sei, und am Schluß wird, fast in drohender Weise, angedeutet, daß, wenn der Gesetzentwurf keine Zustimmung finden sollte, der Druck mit den preussischen Staatsbahnen ausgeübt werden würde.

Dieser Gedanke wurde von dem obersten Leiter der äußeren und inneren Politik des Reiches und dementsprechend auch von der preussischen Staatsregierung festgehalten; die Ausführung desselben bethätigte sich einige Jahre später in der mit äußerster Energie und außerordentlichem Geschick in großen, schnell einander folgenden Zügen vorgenommenen Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen.

Die erste diesbezügliche Vorlage „betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat“ wurde unter dem 29. Oktober 1879 dem Abgeordnetenhaufe unterbreitet; sie bezweckte die Verstaatlichung folgender Eisenbahnunternehmungen: der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekenener und der Cöln-Mindener.

In der Vorlage erklärte die Regierung sich für das reine Staatseisenbahnsystem, also auch gegen die Privatbahnen unter Verwaltung des Staats. Ueber die Ausführung wurde gesagt: „dieselbe könne füglich nicht durch die gleichzeitige Erwerbung aller zur Zeit noch vorhandenen wichtigeren Privateisenbahnen erfolgen“. Es hieß dann weiter: „Um die Ueberleitung der Privatverwaltung an die Staatsverwaltung zu erleichtern und eine einheitliche Organisation der Gesamtheit der vereinigten Bahnen vorzubereiten, erscheint eine successive und planmäßige Einverleibung der in Betracht



kommenden einzelnen Privatunternehmungen geboten". Diese Stelle und die weitere Ausführung, nach welcher „das reine Staatsbahnsystem die letzte Phase bildet, mit der die wechselnde Gestaltung des Eisenbahnwesens für alle Hauptlinien im preussischen Staate ihren Abschluß finden muß", gestatteten die Voraussetzung, daß zur Zeit nur beabsichtigt wurde, die wichtigsten, die Hauptlinien zu erwerben.

Daß die vorerwähnte leitende Absicht der Regierung mit dieser Vorlage gleich in energischer Weise und in weitem Umfange zur Durchführung gelangen sollte, geht aus den gegebenen Erläuterungen klar hervor. Der Erwerb der Berlin-Stettiner Eisenbahn wird als „nothwendiger Abschluß der Entwicklung des Staatseisenbahnnetzes in dem nordöstlichen Theile der Monarchie" erklärt.

Durch den Erwerb des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens sollte „die für einen einheitlichen Staatsbetrieb fehlende Verbindung zwischen den östlichen Staatsbahnen und den westlichen und nordwestlichen Theilen der Monarchie, bezw. mit der Hannoverschen und Westfälischen Staatseisenbahn" hergestellt werden. Es werde dadurch auch „die bis jetzt wenig gesicherte Verkehrslage der hannoverschen Bahnstrecke von Münden bis zur braunschweigischen Grenze befestigt und derselben der gebührende Antheil an dem sich in östlicher und westlicher Richtung bewegenden norddeutschen Verkehr gesichert".

Der Erwerb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn erschien als eine Konsequenz der Erwerbung des Halberstädter Unternehmens. Die von Oberhausen über Dortmund nach Altenbeken führende Linie der Westfälischen Eisenbahn erhält die direkte Fortsetzung in nordwestlicher Richtung nach Hannover, die von Rheine nach Löhne und von Bremen über Wunstorf nach Hildesheim führenden Linien der Hannoverschen Staatsbahn erhalten die Fortsetzung über Bienenburg-Mschersleben nach Halle und Leipzig.

Durch den Erwerb des Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmens werde die fehlende Verbindung der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahnen nach Cöln und dem Unterhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland (über Arnheim gegenüber der bisherigen über Salzbbergen) für den Staat gewonnen. Die in Harburg endende Hannoversche Staatsbahn werde in den Seehafenplatz Hamburg eingeführt. Es werde weiter durch den Erwerb des Cöln-Mindener Unternehmens dem Staate der erwünschte Einfluß auf die Tarifstellung und die Verkehrsleitung für das bedeutendste Industriegebiet der Monarchie gesichert.

Die Vorlage folgerte weiter, daß durch den Erwerb dieser vier Unternehmungen „das Staatsbahnnetz eine mehr geschlossene Gestaltung mit ineinandergreifenden Linien erhalte" und dadurch eine „zweckmäßigere Organi-



sation der Verwaltung und eine rationellere Betriebsleitung ermöglicht wird“. Es seien dadurch auch die Voraussetzungen gegeben, „um einen erheblichen Theil derjenigen Ersparnisse in Verwaltung und Betrieb schon jetzt zu erreichen“, welche die Vorlage an anderer Stelle darlegt.

Zu diesen in der Vorlage gegebenen Darlegungen bemerkte die „National-Zeitung“ vom 1. November 1879:

„Die hier mitgetheilten Vortheile des Erwerbes der vier Unternehmungen begründen eine Machtstellung des Staatsbahnbetriebes, daß sich alle anderen Linien derselben mehr oder weniger werden unterordnen müssen. Mit der Zustimmung zu dem Erwerbe dieser Unternehmungen, und eventuell der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Rheinischen Eisenbahn, wird der Landtag ein Votum über die Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, abgeben.“

Die „National-Zeitung“ hatte die Bedeutung dieser Vorlage ganz richtig erkannt. Die Annahme derselben, welche der hartnäckige Widerstand der Gegner des Staatsbahnsystems, zu denen die „National-Zeitung“ in erster Reihe gehörte, nicht abwenden konnte, bedingte auch die Genehmigung aller folgenden Verstaatlichungsvorlagen und damit den Sieg und die bis auf unbedeutende Linien beendete Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen.

Es ist jedoch nicht der Zweck dieser Darlegungen, den harten Kampf zwischen den Gegnern und Freunden des Staatsbahnsystems im Ganzen zu schildern, welcher mit Annahme der erwähnten Vorlage zum Austrag gelangte. Es soll vielmehr dieser Gegensatz hier nur insoweit betrachtet werden, als er maßgebend war auch bei Entscheidung der Frage, welche Garantien zu schaffen seien in Bezug auf die von der Verstaatlichung der Eisenbahnen beeinflusste Gestaltung der Finanzen des Staates, sowie um die Erreichung des mit der Verstaatlichung verfolgten Zweckes sicher zu stellen, des Zweckes: „die wirthschaftlichen Interessen des Landes besser zu fördern, als es bisher möglich war“.

In der Hauptsache soll nunmehr erörtert werden, wie die seiner Zeit gesetzlich festgestellten Garantien entstanden sind, ob sie in Bezug auf den erwähnten Zweck genügen, und, wenn nicht, in welcher Weise eine Umgestaltung derselben von dem Standpunkte der wirthschaftlichen Interessen der Nation zu erstreben ist.



Durch Beschluß des Hauses der Abgeordneten vom 13. November 1879 war der Gesetzentwurf „betreffend den Erwerb mehrerer Privat-Eisenbahnen für den Staat“ einer Kommission zur Vorberathung überwiesen. Der unter dem 4. Dezember erstattete Bericht dieser Kommission \*) beschäftigt sich in einem wesentlichen Theile auch mit den finanziellen und wirtschaftlichen Garantien, welche letztere hier jedoch von der Betrachtung ausgeschieden bleiben.

Der Bericht führt aus, daß die Vermehrung des Staatseisenbahnbesitzes und der Staatsschuld, welche sich in Folge der abgeschlossenen Verträge mit den zu erwerbenden Eisenbahnen im Ganzen vollziehen wird, die erheblichste Umänderung des Staatseigenthums und der Staatsschuld bildet, welche sich je auf ein Mal in unserem Staate vollzogen hat. Aus einer in dem Berichte gegebenen Zusammenstellung über die Höhe der durch den beantragten Erwerb von Bahnen auf den Staat überkommenen Kapital- und Zinsenlast erhellt, daß es sich dabei fast um eine Verdoppelung der gesammten, für den 31. März 1880 auf 1 395 389 000 Mark etatsmäßig berechneten Schuld und der jährlich aufzubringenden Zinsen von 59 798 384 Mark handelte. Unter diesen Umständen erschien es der Kommission als eine Pflicht des Abgeordnetenhauses, „zur möglichsten Sicherstellung der finanziellen und wirtschaftlichen Interessen des Staates gewisse Grundsätze aufzustellen, deren gesetzliche Gültigkeit eine glückliche Lösung der Eisenbahnpolitik des Staates zu fördern und das Maß der daraus drohenden Gefahren abzuschwächen geeignet ist.“

In erster Linie wurde das Bedürfnis anerkannt, den Staatshaushaltsetat in zweckensprechender Weise gegen die störenden Wirkungen wechselnder Ueberschüsse der Staatseisenbahnen zu schützen.

Daß der Rückgang der Ueberschüsse schon bei den bisherigen Staatseisenbahnen den Staatshaushalt ungünstig beeinflusst habe, ist von der Budgetkommission im vorhergehenden Jahre (Nr. 220 der Druckfachen) anerkannt worden. Die Abwendung oder Milderung solcher Gefahren erschien aber um so mehr geboten, als die Etats der Forsten und der Berg- und Hüttenverwaltung maßgebende Theile des Staatshaushalts bilden, deren Erträge aber, nach den Erfahrungen der letzten Jahre, in hohem Maße geschwankt hatten. Die Ueberschüsse des Etats der Berg- und Hüttenverwaltung fielen

\*) Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten I. Session der 14. Legislaturperiode 1879/80, 2. Band, Seite 911, Actenstück Nr. 60.



beispielsweise von 57 000 000 Mark im Jahre 1873 auf fast 8 000 000 Mark nach dem Voranschlag für das Statsjahr 1880/81. Die Kommission erkannte es daher als eine Nothwendigkeit, aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnen einen „Reservefonds“ anzusammeln, der die Uebertragung des Effekts günstiger Jahre auf ungünstige gestattet.

In Verfolgung der Grundsätze einer soliden Finanzverwaltung erschien es der Kommission nicht weniger wichtig, auf die Tilgung des in den Eisenbahnen des Staats angelegten Kapitals bedacht zu sein. Es wurde dabei ausgeführt, daß, ebenso wie der Privatunternehmer, auch der Staat, wenn er industrielle Geschäfte betreibt, das Kapital allmählig amortisiren müßte, „die Lebenden zehren sonst das Kapital der Nachkommen auf“.

Für die Nothwendigkeit der Amortisation wurden noch mehrfache Gründe angeführt. Auch die Staatsbahnen haben als Verkehrsanstalten dem öffentlichen Interesse zu dienen, es muß daher bei Leitung derselben das Bestreben maßgebend sein, die Leistungen derselben unausgesetzt zu erhöhen, für den Transportpreis möglichst viel zu bieten, d. h. die Tarife herabzusetzen. Findet dieser Grundsatz unter gewissen Umständen auch seine Beschränkung, so würden doch der Plan der Verstaatlichung der Eisenbahnen und die hierbei leitenden Anschauungen verkümmert werden, wenn nicht der Erreichung des Zieles möglichst hoher Leistungen durch die Grundlagen der Staatseisenbahnfinanzpolitik die Wege geebnet würden. Die Bemessung der Tarife wird aber stets beeinflusst werden durch die Höhe der für die Herstellung der Verkehrswege verwendeten und noch nicht wieder in die Staatskasse zurückgefloßenen Beträge.

Von ausschlaggebender Bedeutung sei für die Begründung der Nothwendigkeit einer Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld der Umstand, daß die wichtigsten kontinentalen Länder Europas bei der Konzeßionirung ihrer Privateisenbahnen für den unentgeltlichen Heimfall derselben — ohne das Betriebsmaterial — an den Staat nach einer mehr oder weniger langen Reihe von Jahren Sorge getragen haben. Der Eventualität müsse bereits jetzt mit klarem Auge entgegengesehen werden, daß dieser Zeitpunkt eintreten wird, und daß Deutschlands Industrie und Handel alsdann mit dem Auslande zu konkurriren haben werden. Diese Perspektive verlange gebieterisch, daß man auch in Deutschland zeitig daran denke, die in den Eisenbahnen angelegten Kapitalien zu tilgen. Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands würde in Frage gestellt werden, wenn die Verzinsung und Amortisation der Herstellungskosten der Eisenbahnen als ein die Transportkosten vertheuerndes Element bestehen bliebe, während die Eisenbahnen Frankreichs, Oesterreichs und Rußlands in der Lage wären, die Leistungen ihrer Eisenbahnen, besonders in Bezug auf die Tarife, nur nach den Ausgaben zu



bemessen, welche erforderlich sind für die Betriebskosten und die Unterhaltung der Bahnen, sonst aber nur für die Verzinsung und Tilgung des Kapitals, welches in dem Betriebsmaterial angelegt ist.

In der Darstellung der historischen Entwicklung des Eisenbahnwesens sind bereits die Beweise enthalten, daß eine Tilgung der Eisenbahnkapitalien dem Geiste der älteren preussischen Eisenbahngesetzgebung entspricht. Es genügt, hier auf die durch das Gesetz vom 3. November 1838 vorgesehene Eisenbahnsteuer und deren Verwendung und auf das, die Erhebung derselben feststellende Gesetz vom 30. Mai 1853 zu verweisen. Dasselbe wurde, wie gezeigt worden ist, leider durch Gesetz vom 21. Mai 1859 wieder aufgehoben. Aber auch in der neueren Zeit scheint der Regierung die Nothwendigkeit, das Eisenbahnkapital zu tilgen, vorgezeichnet zu haben. Denn in den Motiven zu dem Gesetzentwurf vom 24. Mai 1876, betreffend den Uebergang der preussischen Staatsbahnen auf das Reich, hieß es bezüglich der Werthbestimmung: „Die Berechnung des Werths dieser, als ein Objekt zu betrachtenden Gesamtheit (der abzutretenden Staatsbahnen) würde auf der Grundlage des vom Staate verwandten Anlagekapitals mit den Bauzinsen unter Berücksichtigung der seitherigen und zukünftigen Ertragsverhältnisse nach billiger Veranschlagung erfolgen müssen und die Entschädigung in der Form einer der Amortisation unterliegenden Rente zu gewähren sein.“

Die Kommission hielt es an der Zeit, das Prinzip der Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld wieder zu einem wesentlichen Bestandtheile der künftigen Eisenbahnpolitik zu machen. Es wurde dabei erwähnt, daß auch die Privatbahnen in Preußen bisher sehr wenig für die Tilgung des von ihnen verwendeten Kapitals gethan hatten. In der ganzen Zeit ihres Bestehens waren nur 1,82 Procent ihres gesammten Anlagekapitals amortisirt worden.

Einen beachtenswerthen Gegensatz bot in dieser Beziehung das ehemalige Königreich Hannover. Dasselbe war — wie später noch speziell dargelegt werden wird — durch Gesetz vom 4. Mai 1843 so weit gegangen, eine vollständige Lostrennung der Eisenbahnschuld und der Erträge der Eisenbahnverwaltung von dem sonstigen Staatsvermögen vorzunehmen. Der Erfolg war, daß bei der Einverleibung des Staats in die preussische Monarchie von der Eisenbahnschuld bereits 60 000 000 Mark zurückgezahlt waren. Auch in dem Großherzogthum Baden hat die Staatseisenbahnverwaltung noch jetzt die Aufgabe, die für die Staatseisenbahnschuld zu zahlenden Zinsen und Amortisationen aufzubringen.

Aus den vorstehenden Erwägungen gelangte die Kommission zu folgenden Beschlüssen:



„Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen, seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, von der Zusage der königlichen Staatsregierung abhängig zu machen, daß dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt, einen Gesetzentwurf vorlegt, der folgende Grundsätze feststellt:

I. Die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Maßgabe des Etats im Ordinarium werden für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt und verrechnet:

1. Zur Deckung der Renten-, Zins- und Amortisationsverpflichtungen aus den mit Privatbahngesellschaften geschlossenen, dem Landtage jetzt vorliegenden, sowie aus solchen in Zukunft zu schließenden Verträgen;
2. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahnkapitalschuld (II);
3. so oft und so weit nach der Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben eines Rechnungsjahres oder bei dem Voranschlage im Staatshaushaltsetat sich ein Defizit herausstellt, zu dessen Deckung anderenfalls Anleihen aufgenommen werden müßten, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark zur Ausgleichung dieses Defizits;
4. zur Bildung eines Eisenbahnreservefonds, dessen Bestände in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reiches anzulegen sind. Derselbe dient ausschließlich zur eventuellen Ergänzung der für die Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld erforderlichen Jahresüberschüsse. Der 1 Prozent der jeweiligen Staatseisenbahnkapitalschuld übersteigende Betrag des Reservefonds ist alljährlich bis zur Höhe von  $\frac{1}{2}$  Prozent der jetzt festgesetzten Staatseisenbahnkapitalschuld einschließlich der nach II, III hinzutretenden Beträge derselben zur Amortisation zu verwenden.

Der alsdann noch verbleibende Betrag wird zur Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld verwendet, wenn und insoweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine anderweitige Verwendung festgestellt ist.

II. Die Staatseisenbahnkapitalschuld wird zu dem Zwecke der Berechnung und Verwendung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse auf den nach dem Etat pro 1880/81 sich am 1. April 1880 ergebenden Betrag der gesamten Staatschuld von 1 396 000 000 Mark festgestellt und demgemäß die Summe der aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu verwendenden Zinsen auf 59 800 000 Mark bestimmt.



Jede Vermehrung der Staatsschuld nach dem 1. April 1880 bis zum Erlasse des im Eingang erwähnten Gesetzes in Folge bereits für Eisenbahnzwecke erlassener oder noch zu erlassender Kreditgesetze wächst der Eisenbahnkapitalschuld hinzu.

Dasselbe gilt, wenn in Folge des Ankaufs von Privatbahnen eine Vermehrung der Staatsschuld vor dem 1. April 1880 stattfindet.

- III. Nach Erlaß des Eingangs erwähnten Gesetzes soll bei Bewilligung von Krediten für Eisenbahnzwecke, sowie bei außerordentlicher Bewilligung von Staatsmitteln für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in jedem einzelnen Falle bestimmt werden, ob und in welcher Höhe die bewilligten Summen der Staatseisenbahnkapitalschuld zuwachsen. Fehlt eine solche Bestimmung, so wird angenommen, daß der Zuwachs in Höhe der ganzen bewilligten Summe erfolgen und die Verzinsung mit 4 Prozent geschehen soll.

Jede in Gemäßheit des zu erlassenden Gesetzes stattgefundene Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld wird von der letzteren abgesetzt und demgemäß der abzuführende Zinsbetrag vermindert.

- IV. Die Verwaltung des Reservefonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Kontrolle der Staatsschuldenkommission übertragen. Ueber die Verwendung und Herausgabe darf nur durch den Etat oder ein besonderes Gesetz verfügt werden.

Bei der Verathung und Beschlußfassung war in erster Linie nothwendig, den Begriff und die Höhe der Staatseisenbahnkapitalschuld festzustellen, da ohne eine solche feste Summe für die Berechnung der Ueberschüsse ein Anhalt fehlte. Bisher war es trotz der darüber im vergangenen Jahre gepflogenen Verhandlungen nicht gelungen, die Frage unter allseitigem Einverständniß zu beantworten, auf wie hoch sich zur Zeit das in den preussischen Staatseisenbahnen steckende Kapital belaufe. Die verschiedenen Berechnungen führten in den Verathungen der Budgetkommission der letzten Session zu der Annahme der Summe von 1200 Millionen und 1600 Millionen Mark.

Die Kommission glaubte nun, daß es für den Zweck des jetzt geforderten Gesetzes, also lediglich für den Zweck, eine Grundlage bei der Berechnung der Eisenbahnüberschüsse zu gewinnen, nicht wesentlich ist, eine haarcharfe, nach bestimmten Rechnungsmethoden bestimmte Summe zu ermitteln, daß es vielmehr darauf ankommt, dieselbe ungefähr zutreffend zu fixiren.



Nach dem vorliegenden Staatshaushalt wurde die gesammte öffentliche Schuld für den 1. April 1880 auf 1 395 389 153 Mark präliminirt. Es lag nahe, in etwa gleicher Höhe die Staatseisenbahnkapitalschuld zu bemessen und dadurch den Gedanken, daß Preußens Staatsschuld durch den Staatseisenbahnbesitz gedeckt ist, zum Ausdruck zu bringen.

Selbstverständlich aber mußte angenommen werden, daß die Staatseisenbahnkapitalschuld im Sinne des Gesetzes um die Vermehrung der öffentlichen Schuld steigt, welche die Folge der Genehmigung der dem Landtage vorgelegten Verträge mit den Privateisenbahngesellschaften ist, und dann, wenn die Vermehrung der Staatsschuld vom 1. April 1880 eintritt.

In diesem Sinne sind die Bemerkungen sub II des Antrags über die Höhe der Staatseisenbahnkapitalschuld zu verstehen. Bedenken wurden der Vorschrift nicht beigelegt, daß jede in Gemäßheit des anliegenden Gesetzes stattgefundene Amortisation von der Staatseisenbahnkapitalschuld abzusetzen ist. Im Einverständnis mit den Kommissarien der Regierung hielt es die Majorität der Kommission für zweckmäßig, daß die Ueberschüsse der gesammten Eisenbahnverwaltung, und zwar selbstverständlich in der Einschränkung auf die Ergebnisse des Etats im Ordinarium, als Grundlage für die Berechnung der Ueberschüsse angenommen werden, über deren Verwendung durch das vorliegende Gesetz disponirt wird.

In Bezug auf die Frage, wie hoch der Reservefonds zu bemessen sei, und ob derselbe vor der Verwendung der Ueberschüsse zur Tilgung gebildet werden müsse, sprachen sich mehrere Mitglieder der Kommission dahin aus, daß man die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung vor der Ansammlung eines Reservefonds zur Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld verwenden müsse. Einige Mitglieder gingen so weit, die obligatorische Amortisation zu empfehlen. Von diesen wurde angeführt, daß es darauf ankomme, die Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld unbedingt zu sichern.

Einen Reservefonds bis zu 1 Prozent erklärte der Minister für öffentliche Arbeiten für ausreichend. Von der Kommission wurde die Tilgung bis zu  $1\frac{1}{2}$  Prozent der jeweiligen Staatseisenbahnschuld für genügend angesehen.

Bezüglich der Frage, ob die Staatsverwaltung über die weiteren Ueberschüsse zu allgemeinen Verwaltungszwecken verfügen könne, verlangte die Kommission durch ihren Antrag, daß die weiteren Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Ausfüllung des Reservefonds und stattgehabter Amortisation von  $1\frac{1}{2}$  Prozent, ebenfalls zur Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld verwendet werden sollen, soweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz etwas Anderes festgestellt ist. Hierdurch gelangte der Gedanke zum Ausdruck, daß die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung, nachdem sie innerhalb der normalen Grenzen im



Interesse des Gleichgewichts des Haushalts und einer guten Wirtschaftspolitik verrechnet und verwendet sind, unter den nach Meinung der Staatsregierung und des Landtags geeigneten Verhältnissen, den allgemeinen Staatszwecken nicht entzogen werden dürfen.

Es stand dann die Frage zur Erörterung, welcher Einfluß auf die Verrechnung und Verwendung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse ausgeübt werde, wenn die Rechnung des Staatshaushaltsetats ein Defizit ergibt, zu dessen Deckung eine Anleihe aufgenommen werden müßte, falls die Ueberschüsse der Eisenbahn nicht dazu verwendet werden können.

Die Bedeutung der Frage ging bereits aus der derzeitigen Lage der Rechnung und des Staatshaushaltsetats hervor und es erschien der Kommission um so nothwendiger, mit Rücksicht auf solche Fälle Einschränkungen in der Disposition über die Ueberschüsse aus der Eisenbahnverwaltung eintreten zu lassen, als letztere für den Entwurf pro 1880/81 auf rund 62 Millionen Mark veranschlagt waren, während die nach den Vorschlägen der Kommission zu verrechnende Zinsensumme der Staatseisenbahnkapitalschuld nur 59 800 000 Mark betrug; mithin, wenn die Eisenbahnverwaltung wirklich den präliminirten Ueberschuß bringt, eine Summe von 2 200 000 Mark aus den Mitteln der allgemeinen Finanzverwaltung für die Reserve-Ansammlung u. s. w. bei der Staatseisenbahnkapitalschuld zur Verrechnung kommt. Einer solchen Konsequenz widersprach auch der Finanzminister, der aber auf der anderen Seite kein Bedenken trug, sich damit einverstanden zu erklären, daß für zukünftige Fälle der Nothwendigkeit, die Deckung des Staatshaushaltsdefizits vermittelt der Anleihe vorzunehmen, die Heranziehung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse vor deren Verwendung zur Bildung eines Reservefonds von 2 200 000 Mark in maximo festzustellen ist. Hiernach gestaltete sich die Fassung des Antrages sub I 3.

Endlich erklärten sowohl der Finanzminister wie der Minister für öffentliche Arbeiten wiederholt, daß sie mit den gemachten Vorschlägen und gefaßten Beschlüssen der Kommission einverstanden und bereit seien, einen Beschluß des Staatsministeriums darüber so zeitig herbeizuführen, daß sie bei der zweiten Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhaus eine bindende Erklärung abgeben können.

Die Mehrheit der Kommission erachtete es für angemessen, daß das Abgeordnetenhaus die Zusage des Königlichen Staatsministeriums, dem Landtage spätestens bei dessen nächstjährigem Zusammentritt einen mit den von der Kommission beschlossenen Grundlagen übereinstimmenden Gesetzentwurf vorzulegen, abwarte und von der Ertheilung derselben die Zustimmung zu dem Verstaatlichungsgesetze abhängig mache. Die Minder-

heit vertrat den Standpunkt, daß das Gesetz überhaupt nicht genehmigt werden könne, bevor nicht das erforderliche Garantiegesetz in Kraft getreten sei. Von dieser Seite wurde daher beantragt, die Eingangsworte zu den gefaßten Beschlüssen wie folgt zu fassen:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, von dem vorhergehenden Erlass eines Gesetzes abhängig zu machen, welches folgende Grundsätze feststellt.

Aus dieser Haltung der Minderheit kann folgerichtig geschlossen werden, daß sie den geforderten finanziellen Garantien eine außerordentliche Bedeutung beigelegt habe. Das spätere Auftreten der Opposition gegen das Garantiegesetz zeigt aber, daß es sich hierbei nur um den Versuch handelte, die Annahme der Verstaatlichungsvorlage unmöglich zu machen; denn es lag auf der Hand, daß ein Garantiegesetz in der gegebenen kurzen Zeit bis zum 1. Januar 1880 — so lange waren die Bahnen an die vorläufig geschlossenen Verträge gebunden — von dem Staatsministerium kaum eingebracht, von dem Hause aber keinesfalls erledigt werden konnte.

Der vorerwähnte Antrag wurde abgelehnt und bei der Schlußabstimmung gelangten die in Bezug auf die finanziellen Garantien formulierten Resolutionen in der aus 21 Mitgliedern bestehenden Kommission mit allen gegen 7 Stimmen zur Annahme.

Es dürfte nicht uninteressant sein, aus den Äußerungen der Presse und einzelner hervorragender politischer Persönlichkeiten festzustellen, wie sich die Parteien und namentlich die Opposition in diesem Stadium der großen Umgestaltung des preussischen Eisenbahnwesens zu der Frage der finanziellen Garantien verhielten.

Am 11. November 1879 brachte die „Cölnische Zeitung“ einen Artikel der „Nationalliberalen Korrespondenz“, in welchem als feststehend betrachtet wurde, daß nur eine Minderheit des Abgeordnetenhauses Einspruch gegen die Eisenbahnvorlage erheben werde. Die Konservativen, die Mehrheit der Nationalliberalen und vom Centrum wenigstens ein Theil würden im Prinzip der Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht abgeneigt sein. Dann werden die Bedenken und Gefahren besprochen, welche auch die Freunde der Vorlage nicht verkennen und dabei heißt es u. A.:



„Das hervorragendste Bedenken entspringt aber wohl aus der finanziellen Seite der Angelegenheit. Es wird sehr genau zu prüfen sein, ob die mit den Eisenbahngesellschaften vereinbarten Kaufbedingungen den Interessen der Staatsfinanzen überall entsprechen. Die Volksvertretung wird bei der großen Belastung des Staates mit neuen Konfols auf Vorlegung eines Amortisationsplans dringen müssen. Die Gefahr großer Schwankungen in den Staatseinnahmen, welche schon jetzt bei dem bedeutenden Staatsbesitz an Bergwerken und Forsten schwere Nachtheile mit sich bringen, wird durch den Erwerb der Eisenbahnen offenbar stark vermehrt. Eine gute Finanzpolitik darf daher die Einnahmen von den Eisenbahnen in guten Jahren nur bis zu einer bestimmten Höhe für die laufenden Staatsbedürfnisse verwenden, der Ueberschuß aber muß zum Erwerb von Konfols und Staatsobligationen benutzt werden, welche bis zu einem bestimmten Betrag die Mindererträge schlechter Jahre ausgleichen oder bei dauernden Mehrerträgen zur Schuldentilgung verwandt werden sollen.“

Die „National-Zeitung“ stellte an die Spitze ihrer Nummer vom 10. November 1879 die Zuschrift eines Abgeordneten, der früher als Gegner des absoluten Staatsbahnsystems aufgetreten war und im Jahre 1876 gegen das Gesetz gestimmt hatte, welches den Uebergang der preussischen Bahnen auf das Reich einleiten sollte.

Der Abgeordnete schreibt, daß der jetzigen Vorlage gegenüber allerdings noch die Bedenken gegen das Staatsbahnsystem, als solches, bestehen bleiben, er erkennt aber an, daß dieses System, wenn es richtig gehandhabt wird, Vorzüge von solcher Bedeutung bieten kann, daß dadurch die Nachtheile stark überwogen werden. Er würde sich also, trotz aller prinzipiellen und praktischen Bedenken, dafür erklären können, wenn Garantien zu erlangen wären, daß alle diejenigen Bedingungen erfüllt werden, in denen die Vorzüge des Staatsbahnsystems beruhen.

In Besprechung der ihm nöthig erscheinenden Garantien gelangt der Abgeordnete auch zur Sicherstellung der Finanzwirtschaft des Staats. In dieser Beziehung heißt es u. A.:

„Führte nun schon jetzt der nach 1873 eingetretene wirtschaftliche Rückgang zu einer seit 2 Jahren recht bedenklich in die Erscheinung tretenden Unterbilanz in unserem Staatshaushalt, indem die glänzenden Betriebsüberschüsse des Anfangs der siebenziger Jahre zu einer Ueberschätzung der Leistungsfähigkeit des Staats-

fäcels veranlaßten, was wird erst werden, wenn die Eisenbahnverwaltung die geplante Ausdehnung gewonnen hat? Ich glaube, daß wir uns jetzt zu einer radikalen Kur entschließen müssen, wir behandeln den Eisenbahnetat für sich, die sich ergebenden Ueberschüsse stellen wir nicht in das allgemeine Staatsbudget ein, sondern verwenden sie in erster Linie zur Verzinsung und Amortisirung (soweit letztere nöthig ist) der Staatsschuld, der Rest wird zur Bildung eines Reseruefonds benutzt, indem ein entsprechender Betrag von Staatsschuldverschreibungen angekauft wird, die dann zur Deckung des in ungünstigen Jahren entstehenden Defizits benutzt werden. Ueberschreitet der Reseruefonds eine gewisse Höhe, so ist vor allem Anderen dem allgemeinen Verkehrsinteresse durch Tarifreduktion Rechnung zu tragen."

Die „National-Zeitung“, welche, wie bereits bemerkt, der Verstaatlichung der Eisenbahnen entschieden feindlich gegenüberstand, bemerkt am Schluß dieser Ausführungen:

„Wir haben diesen Ausführungen aus dem Grunde Raum gegeben, weil die darin enthaltenen Vorschläge, soweit wir die Stimmung kennen, wenigstens theilweise einer bedeutenden Unterstützung sicher sind. Daß mit Annahme derselben alle Bedenken beseitigt sind, davon sind wir noch nicht überzeugt.“

Diesen letzten Ausspruch bekräftigt die „National-Zeitung“ sofort in ihrer Nummer vom 12. November in einem Artikel „Die Eisenbahnvorlagen und die Garantien“. Ihre Ansicht geht aus folgenden Sätzen deutlich hervor:

„Diese Lage der Sache giebt von vornherein allen denjenigen Recht, die dem vorgelegten Entwurfe gegenüber sofort eine reservirte Haltung angenommen haben. Sache der politischen Kritik ist es lediglich, sich darüber auszusprechen, ob eine von der Regierung gemachte Vorlage, so wie sie vor uns liegt, dem öffentlichen Interesse entspreche; dagegen ist es nicht Sache der Kritik, Spekulationen darüber anzustellen, ob ein in der vorgelegten Form nicht annehmbarer Entwurf durch Zuthaten und Ergänzungen ungefährlich und annehmbar gemacht werden kann, und wie diese Zuthaten, diese Garantien beschaffen sein müssen.“

Im Uebrigen stellt sich die „National-Zeitung“ auf den Standpunkt der Minorität der Kommission, indem sie es als unzulässig bezeichnet, die Verstaatlichungsvorlage vor Erledigung der Garantiegesetze anzunehmen.

Die „Weser-Zeitung“ vom 10. November 1879 verhielt sich bei Besprechung der Generaldebatte über die Eisenbahnvorlage dem Amortisations-



plan gegenüber ablehnend, legte jedoch ein besonderes Gewicht auf die Bildung eines Reservefonds; sie schrieb:

„Wenn an dritter Stelle die Vorlegung eines Amortisationsplans verlangt wird, so könnte es fast scheinen, als beruhe das auf einem Mißverständnisse. Sehr viel dringlicher als die Verminderung der Eisenbahnschuld scheint denn doch die Sorge für die Sicherung des Gleichgewichts im Staatshaushalte. Bei dem künftigen enormen Umfange des Staatsbahnbetriebes können selbst geringe Schwankungen in den Verkehrsverhältnissen Schwankungen in den Ueberschüssen herbeiführen, welche den Staatshaushalt in beständiger Unruhe erhalten. Man wird also ein für alle Mal darauf verzichten müssen, die Einnahmen aus den Staatsbahnen jährlich im vollen Betrage in das Budget einzustellen, vielmehr sich mit der Einstellung einer festen, nach den Erträgen einer Reihe von Jahren berechneten Summe begnügen und die etwaigen Mehreinnahmen zur Anlage eines Reservefonds verwenden müssen, auf den in ungünstigen Jahren, in denen die Ueberschüsse den Normalatz nicht erreichen, zurückgegriffen werden kann.“

Die „Frankfurter Zeitung“, welche, trotz ihrer im Uebrigen so scharf oppositionellen Stellung, die Verstaatlichung der Eisenbahnen befürwortete, besprach in ihrer Nummer vom 11. November 1879 die Generaldebatte über den Staatshaushalt, bei welcher der Abgeordnete Richter das Verstaatlichungsprojekt vom finanziellen Gesichtspunkte einer scharfen Kritik unterworfen und dabei besonders hervorgehoben hatte, daß ein großer Eisenbahnbesitz die Einnahmeschwankungen noch vergrößern würde, welche durch die wechselnden Erträge des in der Selbstbewirthschaftung des Staats befindlichen Vermögens (Domainen, Forsten, Berg- und Hüttenwerke) schon jetzt hervorgebracht werden. Dazu bemerkte die „Frankfurter Zeitung“:

„Was die Stellung der einzelnen Parteien zur Eisenbahnfrage angeht, so verharret die Fortschrittspartei in ihrer schroff ablehnenden Haltung. Wir meinen, daß der Standpunkt, den Herr Richter hier einnimmt, und welcher sich darin äußert, daß man der Verstaatlichung alles mögliche Schlechte nachsagt, ein recht unfruchtbarer ist. Unseres Erachtens kann es jetzt, nachdem die Vorlagen so gut wie gesichert sind, nur darauf ankommen, die nöthigen Garantien für eine richtige Verwaltung unter Wahrung der Volksrechte zu schaffen. Virchow hat hier mindestens einen richtigen Gedanken ausgesprochen, indem er darauf

aufmerksam machte, daß man die Eisenbahnschuld nicht bis ins Ungeheuerliche konsolidiren dürfe, sondern schon jetzt an Vorkehrungen zur Amortisation denken müsse."

Die „Post“ vom 19. November 1879 druckte einen Artikel der Korrespondenz der deutschen Reichs- und freikonservativen Partei über die Generaldebatte bezüglich der Eisenbahnvorlage ab, in welchem es zum Schlusse heißt:

„Zur Sicherung der Finanzen scheinen zwei Maßnahmen dienlich: einmal die Bildung eines Reservefonds zur Ausgleichung vorübergehender Minderüberschüsse, sodann die Etablierung des Grundsatzes, daß Ueberschüsse, welche den regelmäßig an die Staatskasse abzuführenden Betrag und die zur Dotierung des Reservefonds erforderliche Summe übersteigen, nicht für laufende Ausgaben, sondern zur Verbesserung der Bilanz des Staatsvermögens, also zur Schuldentilgung oder zur Erweiterung des Bahnnetzes zu verwenden sind.“

Aus den vorstehend angeführten verschiedenen Äußerungen geht hervor, daß der Gedanke, zur Sicherstellung der finanziellen Verhältnisse des Staates Garantien zu schaffen, wenn von der Fortschrittspartei abgesehen wird, im Allgemeinen Billigung fand. Aber selbst in dieser Partei fanden sich abweichende Ansichten, wie aus der „Weser-Zeitung“ zu ersehen ist, von welcher wenigstens der Plan, einen Reservefonds zu bilden, anerkannt wurde. In ganz entgegengesetztem Sinne äußert sich freilich die „Vossische Zeitung“, sie billigt die Amortisation und verwirft den Reservefonds. Nach einem in der „National-Zeitung“ vom 27. November 1879 enthaltenen Zitat schrieb die „Vossische Zeitung“ in Bezug auf die in der Kommission gestellten Anträge:

„Der zweite Antrag, welcher die finanziellen Garantien betrifft, basiert vollständig auf den ehemaligen hannoverschen Einrichtungen. Seit der Annexion von Hannover sind manche Einrichtungen, die sich dort bewährt haben sollen und sich auch bewährt haben können, ohne daß sie deshalb für die Verhältnisse des preussischen Staates passen, auf letzteren übertragen worden. Wir befürchten, daß auch diese Einrichtung als eine solche von zweifelhaftem Werthe sich erweisen wird. Daß die Einkünfte der Eisenbahnen in erster Linie zur Zahlung der auf ihnen lastenden Renten und zur Verzinsung und Tilgung einer dem Anlagekapital der Staatsbahnen entsprechenden Summe der öffentlichen Schuld dienen sollen, ist ganz richtig. Sehr anfechtbar aber ist indeß die Gründung eines Reservefonds. Man will durch denselben die etwa eintretenden Schwankungen im Staatshaushaltsetat vermindern, vermehrt da



durch aber wieder die Zahl der Fonds, welche wir besitzen, deren Vorhandensein aber weder im konstitutionellen noch im wirtschaftlichen Interesse liegt."

Mit dem Fortschreiten der Arbeiten in der Kommission und dem Bekanntwerden der gefassten Beschlüsse wurden die Urtheile der oppositionellen Presse über die Garantien, die wirtschaftlichen sowohl wie die finanziellen, immer abfälliger.

So brachte die „Weser-Zeitung“ vom 30. November 1879 einen längeren Artikel, in welchem sie die „Garantien“ wesentlich vom politischen Standpunkte beurtheilte und das Ergebniss ihrer Betrachtungen wie folgt zusammenfasste:

„Trotz aller „Garantien“ wird künftig der Eisenbahnminister darüber zu befinden haben, ob und in welchem Umfange die Eisenbahnen die Verkehrsbedürfnisse der verschiedenen Landschaften, Städte und Erwerbszweige befriedigen sollen; er wird es in der Hand haben, vermöge der Eisenbahnen, ohne oder gegen Landtag und Reichstag, schutzzöllnerische oder freihändlerische Politik zu treiben; er wird innerhalb gewisser Grenzen willkürlich durch Erhöhung oder Ermäßigung von Eisenbahntarifen die Einnahmen des Staats steigern oder schmälern können. Es ist auch nicht zu bezweifeln, daß der gegenwärtige Eisenbahnminister unter Zustimmung der Gesamtregierung von allen diesen Machtbefugnissen einen ausgiebigen Gebrauch machen wird. Trotz aller „Garantien“ wird das Staatsbudget allen Schwankungen der Eisenbahnerträge mit unerheblicher Abschwächung preisgegeben und werden der Regierung für den Fall der Wiederkehr eines Verfassungskonflikts neue, vielleicht sehr erhebliche, Mittel zur Führung eines budgetlosen Regiments in die Hand gegeben. Trotz aller „Garantien“ wird ein furchtbares Element der Korruption in unser öffentliches Leben hineingetragen, da hinfort das politische Verhalten Hunderttausender nicht mehr allein durch die politische Gesinnung, sondern zum guten Theil durch die Rücksicht auf Eisenbahninteressen bestimmt werden wird. Wir fürchten, daß Mancher, der jetzt der Verstaatlichung der Eisenbahnen zustimmt, dereinst vor den Folgen dieser Maßregel erschrecken wird.“

Dieser so schwerwiegenden Beurtheilung nicht nur der „Garantien“, sondern der ganzen, zur Verstaatlichung der Eisenbahnen vorgenommenen Aktion verlohnt es sich wohl, die ruhige, objective Auffassung eines Blattes, der „Neuen Freien Presse“, gegenüber zu stellen, dessen radikaler politischer Standpunkt genügend bekannt ist. In der Nummer vom 14. Januar 1880



besprach sie die „Preussische Eisenbahnpolitik“ in sehr wohlwollender Weise und sagte dann bezüglich der Garantien:

„Die Lösung der Frage, wie sie von Seiten des preussischen Landtags angestrebt worden ist, führt einen Fortschritt in der Anbahnung des Staatsbahnsystems ein, der auch von den übrigen Ländern berücksichtigt zu werden verdient. Wir meinen nämlich die Garantien, deren gesetzliche Feststellung der preussische Landtag an die Bewilligung des Ankaufs jener Privatbahnen durch den Staat als Bedingung geknüpft hat.“

Nach Darlegung der Beschlüsse der Kommission in Bezug auf die finanziellen Garantien kam die „Neue Freie Presse“ auch auf die beantragte Errichtung der Bezirkseisenbahnräthe und eines Landeseisenbahnrathe zu sprechen, Institutionen, die nicht von der Opposition allein als durchaus nichtig, ja selbst als schädlich, im günstigsten Falle als ganz überflüssig dargestellt wurden. Das radikale Wiener Blatt war völlig entgegengesetzter Ansicht, es schrieb:

„Wichtiger als die finanziellen Garantien sind die neuen Aufsichtsorgane, welche in dem Gesetz für die Staatseisenbahnen geschaffen werden und welche auch in den anderen Ländern beachtet zu werden verdienen.“

Nach Schilderung der zu errichtenden Körperschaften schloß der Artikel mit folgenden Worten:

„Da über diesen Rätthen auch noch der Landtag steht, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß durch diese neue Organisation die Interessen des Publikums und der Geschäftswelt besser erforscht und gewahrt werden, als bei den Privatbahnen, deren Organe den gerechtesten Beschwerden des Publikums nicht selten ein taubes Ohr zu leihen pflegen.“

Diese Ausführungen haben hier Platz gefunden, um zu zeigen, daß objektive Auffassung viel seltener auf dem Schauplatz des Kampfes zu finden ist, als in der Ferne, wo das Blut nicht durch das direkte Eingreifen in den heftigen Streit der Parteien erregt wird.

Mit der am 9. Dezember 1879 erfolgten Annahme der Verstaatlichungsvorlage wurden von dem Abgeordnetenhaus auch die Anträge der XII. Kommission, die Garantiegesetze betreffend, angenommen und in dieser Beziehung



war somit eine vollkommene Verständigung zwischen der Regierung und dem Abgeordnetenhaufe erzielt worden.

Getreu der gemachten Zusage wurde in der folgenden Session\*) unter dem 13. Dezember 1880 dem Hause der Entwurf eines Gesetzes „betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten“ von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister unterbreitet.

Dieser Entwurf\*\*) schloß sich genau, wenn auch in einer anderen, den Anforderungen an ein Gesetz mehr angepaßten Form, den von dem Abgeordnetenhaufe in Bezug auf die Garantien gefaßten Resolutionen an; die Minister erfüllten damit in loyalster Weise ihr gegebenes Versprechen.

In dem allgemeinen Theile der kurzen Begründung hieß es:

„Die Königliche Staatsregierung erfüllt die von ihr gegebene Zusage, indem sie unter Beiseitelassung derjenigen Bedenken finanzieller Natur, welche bei strenger Auffassung des Statswesens im Staate würden erhoben werden können, sich darauf beschränkt hat, die in den Resolutionen des Abgeordnetenhauses enthaltenen Grundsätze in die Form des Gesetzes zu bringen. Die Resolution des Abgeordnetenhauses bezweckt, die Verwendung der Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten in der Art zu regeln, daß die Jahresüberschüsse derselben einem Reserve- und Amortisationsfonds zufließen und nur noch in einem gewissen bestimmt fixirten Betrage den allgemeinen Staatsfonds verbleiben. Dieser aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung zu sammelnde Reserve- und Amortisationsfonds soll die Bestimmung erhalten, zur Ergänzung der für die Verzinsung der Staatseisenbahnkapitalschuld erforderlichen Beträge zu dienen und den Staatshaushalt so gegen die Schwankungen, welche mit dem Steigen und Fallen der Erträge der Staatseisenbahnverwaltung verbunden sein können, sicher zu stellen. Der Gesetzentwurf, indem er dem Prinzip der Tilgung der zu Eisenbahnzwecken verwendeten Staatskapitalien zustimmt, stellt hierfür die Ueberschüsse, welche nach erfolgter vollständiger Ansammlung des Reservefonds sich ergeben werden, in Aussicht.“

\*) Anlagen zu den Stenographischen Berichten der Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 2. Session 14. Legislaturperiode 1880/81 II. Band Seite 1370, Nr. 94 der Drucksachen.

\*\*) Der Wortlaut findet sich in der weiter unten abgedruckten Zusammenstellung des Entwurfs mit den im Plenum des Hauses über denselben gefaßten Beschlüssen (Anlagen zur 3. Session 14. Legislaturperiode 1882 II. Band Seite 1099, Nr. 86 der Drucksachen).

„Zu diesem Behufe wird endlich die Höhe der Eisenbahnkapitalschuld und des Erfordernisses zur Verzinsung derselben für die Vergangenheit ziffermäßig und für die Zukunft grundsätzlich festgestellt. In allen diesen Beziehungen giebt der Entwurf lediglich den Inhalt der Resolution wieder und wird weiterer Motivirung nicht bedürfen.“

Die „National-Zeitung“ knüpft unter dem 19. Dezember 1880 an die Besprechung dieses Gesetzentwurfs folgende Darlegung:

„Wir müssen auch hier anerkennen, daß die Regierung die vorjährigen Beschlüsse des Hauses durch die Vorlegung dieses Entwurfs loyal ausführt. Wir sind nicht im Stande, den Vorschlägen etwas Besseres gegenüber zu setzen und erklären uns darum im Allgemeinen für dieselben. Während die Vorlage über die Eisenbahnräthe in der Kommission auf erhebliche Bedenken stößt, die zum großen Theil mit denjenigen übereinstimmen, welche wir von Anfang an geltend gemacht haben, darf man annehmen, daß diese finanziellen Garantien ohne nennenswerthen Widerspruch durchgehen. Allein die Zustimmung, welche sie finden, ist von jeder Art von Enthusiasmus sehr weit entfernt.“

Dieser entschiedenen Billigung folgen dann freilich, entsprechend der ganzen Haltung des Blattes zu der Frage, einige recht skeptische Bemerkungen. Es wird darauf hingewiesen, daß die Vermögensverwaltung eine so große Rate der Staatseinnahmen bildet, wie in keinem anderen Lande, daß die Bezeichnung „Reservefonds“ mehr an eine Aktiengesellschaft erinnert als an ein Kapitel aus der Staatsfinanz und daß darüber zu wachen sein werde, „daß die eigentlichen Staatsaufgaben nicht hinter die Aufgaben der Vermögensverwaltung zurücktreten“.

Die Zeitung sagt dann weiter:

„Ob sich nun die neuen Bestimmungen, die doch nur am grünen Tische ausgedacht sind, in der Praxis bewähren werden, wer vermag es zu sagen? Die Jahre folgen auf einander und gleichen sich nicht; wir werden auch in Zukunft fette und magere Jahre haben, und die Probe, wie sich die Bestimmungen in jedem einzelnen Falle bewähren, wird abgewartet werden müssen.“

Ein Urtheil über den Werth dieser Bestimmungen wird sich erst fällen lassen, wenn wir anstatt der abstrakten Vorschriften konkrete Zahlen vor uns sehen. Daß man es vermieden hat, dem Wechsel der mageren und fetten Jahre einen ganz unmittelbaren Einfluß auf das Jahresbudget zu gestatten, ist nur zu loben.“



Es ist hier ausdrücklich zu konstatieren, daß die in der Verstaatlichungsfrage entschieden oppositionelle „National-Zeitung“ in dem damaligen Stadium der Verhandlungen keinen irgend erheblichen Einwand gegen den Gesetzentwurf erhebt.

Die „Frankfurter Zeitung“ vom 20. Dezember 1880 sagte in Bezug auf den Gesetzentwurf:

„Man wird die hier versuchte Lösung der finanzpolitischen Schwierigkeiten, welche die Verstaatlichung mit sich gebracht hat, als eine im Ganzen glückliche bezeichnen können.“

Die Zeitung scheint sogar durchaus auf dem, später im Hause so entschieden zurückgewiesenen Standpunkt zu stehen, die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen ganz für die Amortisation und den Reservefonds in Anspruch zu nehmen, denn sie sagt weiter:

„Der einzige bedenkliche Punkt des Entwurfs scheint uns nur der zu sein, daß an zwei Stellen desselben Lücken gelassen sind, durch welche der Staat einen Theil der Eisenbahnreinerträge für anderweitige Bedürfnisse herausziehen kann. Es ist darum zu fürchten, daß bei jeder einigermaßen ungünstigen Gestaltung des Budgets man zuerst diese Lücken zu erweitern und größere Summen aus dem Eisenbahnetat herauszubekommen suchen wird. Auf die Festigkeit des Abgeordnetenhauses wird man in einem solchen Falle schwerlich bauen können.“

Diese günstige Beurtheilung der Vorlage übertrug sich, mit Ausnahme der entschiedenen Vorkämpfer für die in derselben ausgedrückten Ideen, nicht auf das Haus der Abgeordneten.

Bei der ersten Lesung, welche in der 32. Sitzung am 8. Januar 1881 stattfand,\*) wendete der Abgeordnete von Venda sich zunächst gegen den Reservefonds. Er will dem Gedanken, welcher dem Entwurf zu Grunde liegt, nicht widersprechen, glaubt aber, daß das Ziel in einfacherer Weise zu erreichen sei. Er legt das Hauptgewicht auf die Amortisation, bezweifelt die Zweckmäßigkeit der Ansammlung eines besonderen Reservefonds neben der Amortisation, der, gegenüber dem Betrage der Staatsschuld, schließlich keine Bedeutung haben wird, aber gerade in den nächsten Jahren in ganz ungewöhnlicher Weise den Etat belasten dürfte. Der Zweck werde vollkommen erreicht werden, „wenn man sich auf eine einfache Amortisation eines gewissen Prozentsatzes der Ueberschüsse beschränkt“.

\*) Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch Allerhöchste Verordnung vom 13. Oktober 1880 einberufenen beiden Häuser des Landtages. Haus der Abgeordneten II. Band, Seite 880.



Der Abgeordnete Büchtemann spricht zunächst sein Gesammturtheil über den Entwurf in folgender Weise aus: „Während man bei Verstaatlichung der Privatbahnen die Zusicherung der Staatsregierung, als Verwalter der Eisenbahnen nur im allgemeinen Staatsinteresse zu handeln, unwidersprochen hinnahm, muß man nun die Konsequenzen aus der Natur der Eisenbahnen als private und fiskalische Erwerbsunternehmungen in den Kauf nehmen. Hier folgt man ohne Weiteres denjenigen Grundsätzen, die für die Privatwirthschaft richtig sind. Man überträgt sie sogar direkt auf den Staatshaushalt, während der Unterschied zwischen Privatwirthschaft und Staatswirthschaft es verbietet, diese Konsequenzen zu ziehen.“

„Jedes Privatunternehmen ist nur darauf gerichtet, einen Gewinn zu machen, bei dem Staat aber handelt es sich um die Deckung der Ausgaben. Soweit diese nicht aus dem eigenen Eigenthum des Staats bestritten werden können, muß sich der Staat stets an die Steuerkraft des Landes halten. Beim Staate sind die Eisenbahnen, wie alle gleichartigen fiskalischen Unternehmungen, nur ein Theil des gesammten Haushalts. Es ist deshalb ganz unrichtig, anzunehmen, daß sich die finanziellen Resultate der Staatseisenbahnen mit den finanziellen Resultaten des Staatshaushalts im Ganzen decken werden, daß, wenn Eisenbahnüberschüsse sich zeigen, auch Ueberschüsse im Staatshaushalt sein werden und daß, wenn ein Defizit in einem, so im Ganzen vorliegt, und daß in dieser Richtung finanzielle Garantien ausreichen. Es läßt sich vielmehr nachweisen, daß diejenigen Fälle, in denen die finanziellen Resultate des Staatshaushalts und der Eisenbahnen sich ganz abweichend bewegt haben, sogar die überwiegende Mehrzahl gebildet haben.“

Der Abgeordnete rechnet nun vor, daß bei einem Defizit im Staatshaushalt, welches durch Anleihen zu decken ist, die Anleihe sich um den Betrag erhöhen würde, der von den Ueberschüssen der Eisenbahnen in den Reservefonds gelegt wird.

Im umgekehrten Falle, wenn der allgemeine Staatshaushalt Ueberschüsse aufweist und die Eisenbahnverwaltung ein Defizit hat, würde dieses aus dem Reservefonds zu decken sein, um welchen Betrag der Ueberschuß des Staatshaushalts vermehrt werden würde, ohne daß ein dringendes Bedürfniß vorliegt. Der Reservefonds würde ohne Noth angegriffen werden.

Es bleiben die beiden Fälle übrig, daß beide — Staatshaushalt und Eisenbahnverwaltung — Defizit, oder beide Ueberschüsse haben. Der Abgeordnete meint, daß in diesen Fällen allein die Frage aufgeworfen werden könne, ob es staatswirthschaftlich richtig sei, die guten Jahre zu benutzen, um die schlechteren durchzuschleppen. Der Staatshaushalt wird grundsätzlich



nicht auf Ueberschüsse angelegt, darin liegt der wesentlichste Unterschied von der Privatwirthschaft. Die Kunst bei Aufstellung des Staatshaushalts geht dahin, die jährlichen Einnahmen und Ausgaben zu balanziren. Es können natürlich auch Ueberschüsse beim Abschluß vorkommen, sie werden aber niemals durch den Etat vorher festgestellt. Wenn der Abschluß des Staatshaushalts Ueberschüsse zeigt und es sich findet, daß dieselben aus dem Ertrag der Eisenbahnen herrühren, so könnten diese Ueberschüsse verwendet werden, um die Eisenbahnschulden stärker zu tilgen oder um schlechtere Jahre des Eisenbahnbetriebes durchzuschleppen. Ein solches Gesetz würde dem vielfach vertretenen Gedanken entsprechen, daß die Staatsschulden vor allen Dingen in denjenigen Jahren getilgt werden müssen, die Ueberschüsse der laufenden Einnahmen über die laufenden Ausgaben ergeben. Ein solches Gesetz würde vielleicht als richtig anerkannt werden können. Unrichtig sei es aber, von vornherein zu bestimmen, daß die Eisenbahnüberschüsse, wenn sie ein größeres Maß überschreiten, zurückgelegt werden müssen, und andererseits, daß der Reservefonds zuschießen muß, wenn die Ueberschüsse unter dem festgesetzten Niveau bleiben, „also nach den Resultaten der Staatsbahnverwaltung für sich allein, ohne Rücksicht auf die Lage des Staatshaushalts im Allgemeinen die Schwankungen des Eisenbahnbetriebs zu reguliren. Könnte man annehmen, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung in der wahrscheinlichen Höhe des laufenden Jahres auf eine Reihe von Jahren anhielten, so würde es nahe liegen, zu erwägen: Soll man nicht lieber die Steuern herabsetzen oder vorziehen, nützliche Bauten zu machen, als einen Fonds für die Ungewißheit späterer Zeiten zu schaffen?“

Dies waren mit Bezug auf die grundlegenden Prinzipien die hauptsächlichsten Ausführungen des in entschiedener Opposition gegen den Gesetzesentwurf stehenden Abgeordneten. Aus denselben geht hervor, daß der Abgeordnete weder die Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld, noch die Schaffung eines Reservefonds billigt, daß er vielmehr die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung vollkommen für die Zwecke der allgemeinen Staatsverwaltung verwenden und im Falle eines Fehlbetrags zur Deckung desselben lieber die Steuerkraft des Landes in Anspruch nehmen, als die Bildung eines Reservefonds statuiren will. Aus den weiteren Ausführungen ist zu ersehen, daß der Abgeordnete Büchtemann bei seinem Widerstande hauptsächlich von der Befürchtung einer Schmälerung des Statsrechts des Abgeordnetenhauses geleitet wurde. Er hob dies ausdrücklich hervor und sagte dabei: „Gegenüber der Frage, ob jahraus jahrein Rücklagen gemacht werden sollen, um die Zukunft zu sichern, so meine ich doch, besteht das Recht des Abgeordnetenhauses, mit der königlichen Staatsregierung zu er-



wägen, ob es nicht besser ist, die Ueberschüsse in anderer Weise zu verwenden, oder zu Steuererlassen überzugehen und in dieser Weise die Einnahmen in den Händen des Landes selbst zu belassen.“

Mit den Gründen, welche in Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen des Landes für die möglichst energische Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld sprachen, beschäftigte sich der soeben citirte Abgeordnete nicht. Es darf dies nach der Erwiderung, welche der auf gleich abweichendem Standpunkte stehende Abgeordnete Rischke dem Abgeordneten Stengel zu Theil werden ließ, nicht befremden. Stengel hatte, in warmer Vertheidigung des Gesetzesentwurfes, gerade die wirthschaftlichen Gesichtspunkte dargelegt, besonders mit Rücksicht auf den zu erwartenden kostenlosen Heimfall der Bahnen an den Staat in denjenigen Ländern, mit deren Produktion die unserige in schärfster Konkurrenz steht. In Bezug hierauf erwiderte der Abgeordnete Rischke, daß die Eisenbahnen für den Staat ein Finanzobjekt, und zwar ein sehr bedeutendes, sind und nicht lediglich eine Anstalt, die im Interesse des Landes und für den Wohlstand seiner Bewohner verwaltet wird. Im Uebrigen stellte sich dieser Abgeordnete dem Grundgedanken des Gesetzes gegenüber nicht gerade feindlich; er verlangte nur eine gründliche Verathung in der Kommission, zu welcher er am besten geeignet die Budgetkommission erachtete; er empfahl demgemäß die Verweisung der Vorlage an diese Kommission.

Einen warmen Vertheidiger fand die Vorlage in dem Abgeordneten von Wedell-Malchow. Im Hinblick auf die Opposition, welche die Partei des Abgeordneten Büchtemann der Verstaatlichung der Eisenbahnen gemacht hatte, glaubte er in den Ausführungen dieses Abgeordneten den Anschein zu erkennen, „als ob absichtlich diejenigen gesetzgeberischen Maßregeln nicht zur Vollendung gebracht werden sollten, die von der Majorität für nothwendig erachtet würden, um das von ihr inaugurierte System richtig durchzuführen. Die ganze Rede des Herrn Abgeordneten habe auf ihn den Eindruck gemacht, als wenn dadurch eigentlich nur der sehr klare Gedanke des vorliegenden Gesetzentwurfs verdunkelt werden sollte“. Die Frage: „Was will denn das Gesetz?“ beantwortete von Wedell-Malchow, indem er sagte: „Das Gesetz verfolgt einfach zwei Zwecke, einmal will es den Verlegenheiten im Etat ein Ende machen, die dadurch entstehen, daß möglicherweise die Einkünfte der Staatsbahnen inklusive der jetzt verstaatlichten Privatbahnen in großem Umfange schwanken, insbesondere, daß sie für einige Zeit einen Minderertrag ergeben, und ferner will es, daß wir, nachdem wir eine so große Staatschuld für die Eisenbahnen kontrahirt haben, wieder auf die altpreußischen Grundsätze zurückkommen und eine regelmäßige Amortisation herbeiführen“.



Zum Schluß sagte der Abgeordnete: „Ich darf im Namen meiner politischen Freunde erklären, daß wir noch heute, wie im vorigen Jahre, auf demselben Standpunkt stehen, den wir damals vertraten. Dieser Standpunkt geht dahin, daß wir, um eine geordnete Finanzwirtschaft herbeizuführen, um nicht von zufälligen Einnahmen aus den Betriebsüberschüssen jedes Jahr in eine andere finanzielle Lage gebracht zu werden, um zu vermeiden, daß durch Einnahmestodungen in den Betriebsverwaltungen Verlegenheiten entstehen — daß wir aus allen diesen Gründen auch noch heute dafür sind, daß der vorliegende Gesetzentwurf wirklich zum Gesetz wird. . . . Der einzige Weg, die von uns gewünschte Klarheit zu schaffen, liegt in dem vorliegenden Gesetz. Wir werden erst dann sehen, wie weit überhaupt auf andere Weise den wirklich bestehenden Bedürfnissen in Preußen Abhülfe geschaffen werden muß und kann. Wenn man sich im Hinblick auf eine etwaige Finanzreform, darauf verläßt, daß die Eisenbahnen mehr bringen, daß andere Betriebseinnahmequellen reichlicher fließen werden, so werden wir meines Erachtens nie zu einem geordneten Haushalt kommen. Sind die Betriebsverwaltungen, und namentlich die Eisenbahnverwaltung, einmal erst bei ihren oft zufälligen Intraden auf ein richtiges Maß im preussischen Etat gebracht, dann wird es möglich sein, eine wirklich gesunde altpreussische Finanzwirtschaft wieder herzustellen.“

Die erste Lesung endete mit Ueberweisung der Vorlage an die Budgetkommission. Die Verhandlungen sind, soweit sie sich streng an die Sache hielten, mit einiger Ausführlichkeit wiedergegeben, um durch die genauere Kenntniß des Standpunktes der verschiedenen Parteien das Verständniß für das endgültige Schicksal des Gesetzes zu erleichtern. Für dasselbe war nicht unwesentlich, daß der Finanzminister Bitter in der Verhandlung nicht mißzuverstehende Bemerkungen gemacht hatte, nach denen ihm eine Aenderung des Gesetzentwurfes nicht unerwünscht erschien.

Die Budgetkommission erstattete ihren Bericht unter dem 19. Februar 1881. \*) Nach demselben hatte sich im Laufe der Diskussion bald gezeigt, daß die Mehrheit die Sicherstellung der Verzinsung der Eisenbahnschuld und eine regelmäßige Amortisation derselben als Ziele des Gesetzes festhalten wollte, daß dieselbe dagegen nicht geneigt war, die Bildung eines Reservefonds als eine finanziell richtige Operation anzuerkennen. In diesem Sinne wurden die folgenden Gegen- bzw. Abänderungsanträge eingebracht:

\*) Anlage zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 2. Session 14. Legislatur-Periode, 1880—1881, II. Band Seite 2247 Nr. 260 der Drucksachen.

### 1. Antrag Tiedemann.

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden König von Preußen &c.  
verordnen &c. was folgt:

#### § 1.

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahre 1881/82 ab für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Eisenbahnkapitalschuld (§ 2),
2. zur Staatsschuldentilgung (§ 3),
3. zur event. Ergänzung der Einnahmen des Staatshaushaltes (§ 4).

Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren

1. speziell die Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privatbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungen und
2. überhaupt alle die Ausgaben eingerechnet worden sind, die von der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten herrühren, aber auf den Stats anderer Ressorts geführt werden.

#### § 2.

Behufs Normirung der Staatsschuldentilgung wird die am 1. April 1880 vorhanden gewesene Staatseisenbahnkapitalschuld auf den Betrag von 1 498 858 100 Mark festgestellt.

Dieselbe vermehrt sich um die Beträge der auf Grund von Eisenbahnkrediten seit diesem Zeitpunkte verausgabten Schuldverschreibungen, sowie im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsanleiheschulden derselben und um die Beträge der für Eisenbahnzwecke durch den Etat oder besondere Gesetze außerordentlich bewilligten Staatsmittel, sofern nicht bei der Bewilligung etwas Anderes bestimmt worden ist.

Sie vermindert sich dagegen um die in Folge dieses Gesetzes zur Staatsschuldentilgung und überhaupt zur Tilgung der auf den Staat selbstschuldnerisch übergegangenen Prioritätsanleiheschulden verstaatlichter Bahnen aufgewendeten Beträge.

#### § 3.

Ein Prozent der sich so ergebenden Eisenbahnkapitalschuld wird jährlich zur Staatsschuldentilgung bestimmt, soweit Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten (§ 1) dazu vorhanden sind. Diese Tilgung hat



in der Weise stattzufinden, daß entweder die dazu verwendbaren Mittel zum Ankaufe eines entsprechenden Betrages von Schulddokumenten verwendet oder auf neue bewilligte Kredite angerechnet werden, falls solche Bewilligungen stattgefunden haben.

#### § 4.

Ueber etwaige Mehrüberschüsse wird durch den jedesmaligen Etat verfügt. Ist dies nicht geschehen, so müssen auch diese nach Maßgabe des § 3 zur Staatsschuldentilgung verwendet werden.

#### § 5 und § 6

wie § 6 und § 7 des Entwurfs (Nr. 94 der Druckfachen).

### 2. Antrag Tiedemann.

#### I. § 3 zu fassen:

„ $\frac{3}{4}$  Prozent der nach § 2 festgestellten Eisenbahnkapitalschuld, welcher zwar die in Alinea 1 (§ 2) genannten Summen hinzugerechnet, die nach Alinea 2 getilgten aber nicht abgerechnet werden, werden jährlich zur zc. wie in Antrag I.“

#### II. Zu § 4 als Alinea 2 hinzuzufügen:

„Sollten sich bei dem Rechnungsabschlusse über die in dem Etat veranschlagten Summen Mehrüberschüsse ergeben, so werden diese ebenso zur Schuldentilgung verwendet.“

### Antrag Büchtemann.

#### § 1.

Ergiebt der Abschluß der Jahresrechnung des Staatshaushalts Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben, so wird in dem, dem Abschluß folgenden Jahre durch das Staatshaushaltsgesetz festgestellt, zu welchem Betrage diese Ueberschüsse zur außerordentlichen Tilgung der Staatseisenbahnschuld über den Betrag hinaus zu verwenden sind, welcher im Etat zur Tilgung der Staatsschulden ausgeworfen ist.

#### § 2.

Dem Eisenbahnetat ist in jedem Jahre eine Uebersicht beizufügen:

1. wie hoch sich die Eisenbahnschuld des Staats beläuft,
2. wie hoch sich die Zins- und Amortisationsbeträge der Staatseisenbahnschuld (§ 2 ad 1) belaufen, einschließlich der Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privatgesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eisenbahnüberlassungsverträgen,
3. um welchen Betrag die Einnahmen der Staatseisenbahnen die Ausgaben übersteigen.

Zur Berechnung der Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnen (§ 2 Nr. 1, 2, 3) wird zc. wie § 5 und 6.

Der Antrag Tiedemann hielt im Allgemeinen an dem Prinzip der von dem Hause der Abgeordneten gefassten Resolutionen fest, wollte jedoch die Bildung eines Eisenbahnreservefonds nicht vorschreiben. Der Antrag Büchtemann ließ nicht nur den Reservefonds ganz fallen, sondern er wich auch von jenem Prinzip vollständig ab und traf nur Bestimmungen dafür, welches Bild der Eisenbahnetat gewähren soll, und daß gewisse Ueberschüsse des Gesamthaushalts, nach Maßgabe der Feststellung durch das Staatshaushaltsgesetz, zur außerordentlichen Tilgung der Staatsbahnschuld verwendet werden sollten.

In der Generaldiskussion traten wesentlich die folgenden Gesichtspunkte hervor.

Von den Gegnern des Reservefonds wurde ausgeführt:

Der Reservefonds werde nur einen eingebildeten Werth haben, da er immer nur aus Schuldtiteln des Staates werde gebildet werden, eine wirkliche Garantie könne nur die Schuldentilgung geben. Dabei werde bei Bildung eines Reservefonds der Finanzverwaltung ein Zwang auferlegt, der weiter gehen würde, als für den beabsichtigten Zweck nothwendig sei; insbesondere sei es mit den Grundsätzen einer richtigen Finanzpolitik nicht vereinbar, daß die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung auch dann in den Reservefonds gelegt werden sollten, wenn im ganzen Staatshaushalt ein Defizit vorhanden sei, welches mit neuen Anleihen gedeckt werden müsse; vielmehr könne man die Bildung eines Reservefonds erst dann für richtig halten, wenn rechnungsmäßige Ueberschüsse im ganzen Staatshaushalt vorliegen würden.

Die Frage, welche zu lösen sei, müsse dahin gefaßt werden: auf welche Weise behält der Landtag die größtmögliche Einwirkung auf die Eisenbahnverwaltung. In dieser Richtung habe aber die Bildung eines Reservefonds nicht nur keinen praktischen Werth, sondern durch dieselbe werde im Gegentheil die Selbstständigkeit der Eisenbahnverwaltung erhöht, es werde derselben auf Kosten der allgemeinen Finanzverwaltung mehr freie Hand gelassen, als räthlich erscheine. Die Hauptsache sei eine feste geregelte Amortisation der Eisenbahnschuld nach möglichst hohem Prozentsatze; auch für diese habe aber die Bildung eines Reservefonds keine wesentlich praktische Bedeutung.

Von den Vertheidigern des Reservefonds wurde dagegen geltend gemacht:

In der vorigen Session habe das Haus der Abgeordneten die Genehmigung zur Verstaatlichung der Privatbahnen feierlich und förmlich



davon abhängig gemacht, daß gewisse finanzielle Garantien gegeben würden, zu denen wesentlich auch die Bildung eines Reservefonds gerechnet worden sei. Die Staatsregierung habe zugestimmt und man müsse an dieser mit einer gewissen Feierlichkeit zu Stande gekommenen Vereinbarung in allen ihren Theilen festhalten, so lange nicht durchschlagende Gegengründe geltend gemacht seien. Das sei aber von den Gegnern nicht geschehen. Durch die Verstaatlichung der Privatbahnen solle der allgemeine Staatshaushalt nicht schlechter gestellt werden als zuvor, aber auch zunächst nicht besser. Die jetzigen Mehrüberschüsse der Eisenbahnverwaltung seien nun aber wesentlich auf die Folgen der Verstaatlichung zurückzuführen und daher mit Recht zunächst zur Bildung einer Reserve zu verwenden, aus welcher etwaige spätere Mindererträge auszugleichen seien. Nehme man an, daß die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung für 1881/82 sich auf 8—9 000 000 Mark stellen und in folgenden Jahren sich vielleicht verdoppeln könnten, so werde in etwa zwei Jahren ein ausreichender Reservefonds (von etwa 24 000 000 Mark) vorhanden sein. Die gegen die Kapitalansammlung bei gleichzeitigem Defizit im allgemeinen Etat erhobenen Bedenken fielen alsdann weg. Nun sei zwar, wenn der Staat den Reservefonds durch Ankauf eigener Schuldtitel bilde, juristisch die Ansammlung des Reservefonds gleichbedeutend mit Schuldentilgung, und die Verminderung des Reservefonds gleichbedeutend mit der Kontrahirung einer neuen Schuld; praktisch bestründen aber gleichwohl Unterschiede, nämlich: Flüssigmachung der Mittel ohne Gesetz und ohne Schmälerung des Staatskredits, namentlich im Auslande.

Die Eisenbahnen sollten in erster Linie die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes befriedigen, nicht aber als Einnahmequelle behandelt werden. Sie sollten also Ueberschüsse über den Etat an sich nicht bringen. Würden sie aber dennoch solche liefern, so sei die Bildung des Reservefonds das einzige Mittel, welches geeignet erscheine, die Ueberschüsse gegen ein Eingreifen der Staatsgewalt sicher zu stellen.

Der Kommissarius des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten führte aus, daß die Staatseisenbahnverwaltung den Grundsätzen der Resolution — auch in Betreff der Legung eines Reservefonds — zuzustimmen keinen Anstand genommen, noch jetzt zu nehmen habe, indessen den Interessen der Finanzverwaltung, soweit dieselben als überwiegend anzusehen seien, Rechnung tragen wolle.

Die Vertreter des Finanzministeriums erklärten darauf:

Die Staatsregierung habe die die Grundlage des vorgelegten Gesetzes bildende Resolution acceptirt, weil das Haus der Abgeordneten bei der Annahme der Gesetze über die Verstaatlichung verschiedener Eisenbahnen Werth



darauf gelegt habe. Wenn danach die Staatsregierung sich ihrerseits für gebunden erachte, so sei doch das Haus in seinen Beschlüssen frei und die Staatsregierung werde, falls Abänderungen beschlossen werden sollten, dieselben bereitwillig in Erwägung ziehen.

Was die Andeutung in den Motiven des Gesetzentwurfs betreffe, daß finanzielle Bedenken gegen dessen Bestimmungen erhoben werden könnten, so sei nicht zu verkennen, daß es vielleicht wünschenswerth erscheine, über die Ueberschüsse nicht durch Gesetz, sondern jedes Mal durch den Etat zu verfügen, daß es sich auch praktisch nicht rechtfertigen lasse, Staatsschuldverschreibungen zu tilgen und gleichzeitig solche auszugeben. Dem eingebrachten Gegenantrag siehe die Finanzverwaltung übrigens wohlwollend gegenüber. Dieselben erklärten ferner in der zweiten Sitzung der Kommission Folgendes: Sie müßten wiederholt betonen, daß der Herr Finanzminister noch auf dem in dieser Frage von Anfang an eingenommenen Standpunkt stehe, nämlich dem, daß ein Gesetz entsprechend der vom Abgeordnetenhaus im Jahre 1879 bei Gelegenheit der Verathung des Gesetzes vom 20. Dezember 1879 gefaßten Resolution, ungeachtet gewisser das Finanzressort berührender Bedenken, wohl annehmbar und zu empfehlen sei. Es ergebe das die eigene Erklärung des Herrn Finanzministers, welche er bei der ersten Verathung des vorliegenden Gesetzentwurfs vom 8. Januar d. J. abgegeben habe, mit völliger Klarheit. Nachdem aber die gegen die beabsichtigte Regelung bestehenden Bedenken im Schooße der Kommission zur Sprache gebracht seien, liege auch für die Finanzverwaltung kein Grund mehr vor, davon abzustehen, von ihrem Standpunkt aus sich an der Erörterung der erhobenen Bedenken zu betheiligen. Sie wollte aber noch einmal hervorheben, daß sich die Staatsregierung für gebunden erachte, falls das Haus das Gesetz nach Maßgabe der Resolution annehmen werde, daß sie aber, falls Abänderungen beschlossen werden sollten, dieselben mit Wohlwollen prüfen werde.

Zur Begründung des Antrags 1 wurde vom Antragsteller ausgeführt: Der Antrag weiche von dem Prinzip der im vorigen Jahre gefaßten Resolution nicht ab, er wolle nur den Reservefonds, der nur einen eingebildeten Werth haben könne, beseitigen. Insbesondere halte der Antrag die Amortisation der Eisenbahnschuld fest und nur diese gebe eine wirkliche Garantie. Ob dieselbe mit 1 Prozent der Kapitalschuld oder niedriger bewirkt werden solle, sei diskutabel. Der Antrag wolle ferner eine bessere Buchführung einführen, die ein klares Bild gebe, was die Eisenbahnverwaltung für Ueberschüsse liefere. Er wolle schließlich den Zwang, der der Finanzverwaltung und der Eisenbahnverwaltung auferlegt werden solle, nicht größer machen, als nothwendig.



Zur Begründung des Antrags 2 bemerkte der Antragsteller: Er sei gleichfalls gegen den Reservefonds, wohl aber für eine gewisse Amortisation; er lege aber den meisten Werth darauf, daß die Eisenbahnkapitalschuld rechnungsmäßig festgestellt werde. Diesem Gedanken gebe die von ihm vorgeschlagene Fassung des Gesetzentwurfs Ausdruck.

Da sich die Generaldiskussion fast ausschließlich auf die Frage über die Beibehaltung des Reservefonds zugespitzt hatte, wurde es für angemessen gehalten, diese Frage schon vor dem Eintritt in die Spezialberatung zur Entscheidung zu bringen, es fand daher der Vorschlag Beifall, diese Entscheidung jetzt am Schluß der Generaldiskussion durch eine Abstimmung darüber herbeizuführen, ob die Regierungsvorlage oder der den Reservefonds beseitigende Gesetzentwurf 1 der Spezialberatung zu Grunde zu legen sei.

Die Entscheidung fiel mit 10 gegen 4 Stimmen zu Gunsten des Gegenentwurfs 1.

Vor Eintritt in die Spezialdiskussion wurde der Antrag Büchtemann abgelehnt, nachdem gegen denselben geltend gemacht war, daß er überhaupt nicht mehr in den Rahmen der Regierungsvorlage passe, indem dessen § 1, statt von der Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung, von der Verwendung des ganzen Staatshaushalts handle, daß es aber zur Erreichung dessen, was im § 2 vorgeschrieben werde, eines Gesetzes nicht bedürfe.

Demgemäß stand nur noch der Antrag Tiedemann zur Verhandlung. Derselbe ging in folgender Gestalt aus den Beratungen der Kommission hervor:

#### § 1.

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahre 1882/83 ab für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge veranschlagt beziehungsweise verwendet:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahnkapitalschuld (§ 2);
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark;
3. zur Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld nach Maßgabe des § 4 dieses Gesetzes.

Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungsverträgen eingerechnet worden sind.

## § 2.

Zum Zwecke der Ausführung dieses Gesetzes wird die am 1. April 1880 vorhanden gewesene Staatskapitalschuld als Staatseisenbahnkapitalschuld auf den Betrag von 1 498 858 100 Mark festgestellt.

Sofern nicht in dem betreffenden Gesetze oder im Staatshaushaltsetat etwas Anderes bestimmt ist, vermehrt sich dieselbe um die Beträge der auf Grund von Eisenbahnkrediten seit dem 1. April 1880 verausgabten und in Zukunft zu verausgabenden Staatsschuldverschreibungen, sowie um die Beträge der für Eisenbahnzwecke außerordentlich durch den Staatshaushaltsetat oder durch besondere Gesetze bewilligten und in Zukunft zu bewilligenden anderweiten Staatsmittel, endlich im Falle des Eigenthums-erwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der von dem Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsschulden derselben.

Sie vermindert sich dagegen um die Beträge der in Gemäßheit des § 4 dieses Gesetzes stattgehabten Tilgungen.

## § 3.

Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhandenen Staats-eisenbahnkapitalschuld erforderliche Betrag wird auf 63 914 324 Mark festgesetzt.

Bei der Bewilligung neuer Geldmittel für Eisenbahnzwecke (§ 2) treten demselben noch die wirklich auszugebenden Zinsen der bewilligten Summen, bei den aus anderweitigen Staatsmitteln beschafften Beträgen die Zinsen zu 4 Procent gerechnet, hinzu, sofern nicht in dem betreffenden Gesetze etwas Anderes bestimmt ist.

Dagegen vermindert sich derselbe um denjenigen Betrag, welcher an Zinsen für die in Gemäßheit des § 4 getilgten Staatsschuldverschreibungen aufzubringen war, bezw. aufzubringen sein würde.

## § 4.

Die Staatseisenbahnkapitalschuld ist aus den Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von  $\frac{3}{4}$  Procent desjenigen Betrages zu tilgen, welcher sich jeweilig aus der Zusammenrechnung der im § 2 Alinea 1 für den Zeitpunkt des 1. April 1880 festgestellten Staatseisenbahnkapitalschuld und der im § 2 Alinea 2 bezeichneten späteren Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergibt.

Inwieweit über den Betrag von  $\frac{3}{4}$  Procent hinaus eine weitere Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushaltsetat vorbehalten.



Die Tilgung ist derart zu bewirken, daß der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und

1. zur planmäßigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder selbstschuldnerisch übernommenen Schulden,
2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten,
3. endlich zum Ankaufe von Staatsschuldverschreibungen verwendet wird.

#### § 5.

Die Verwaltung des Eisenbahnkapitaltilgungsfonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Kontrolle der Staatsschuldskommission übertragen.

Die Herausgabe und Wiederverwendung der diesen Fonds bildenden Staatsschuldverschreibungen kann nur durch ein besonderes Gesetz verfügt werden.

#### § 6.

Unverändert wie § 7 der Regierungsvorlage.

Der Bericht der Kommission gelangte in der laufenden Session des Abgeordnetenhauses nicht mehr zur Verhandlung. Der demgemäß unerledigt gebliebene Gesetzentwurf wurde mittelst Allerhöchster Ermächtigung vom 18. Januar 1882 ganz in derselben Fassung dem Hause der Abgeordneten in der 3. Session wieder unterbreitet. \*)

Bei der ersten Lesung, welche in der 8. Sitzung am 4. Februar 1882 stattfand, \*\*) verzichtete das Haus auf jede Diskussion und überwies die Vorlage auf Antrag des Abgeordneten Dr. Hammacher an die verstärkte Budgetkommission zur Vorberathung.

Der Bericht dieser Kommission wurde unter dem 22. Februar 1882 erstattet. \*\*\*) Derselbe erkannte zunächst an, daß die Königliche Staatsregierung korrekt verfahren habe, indem sie bei der Vorlage die vorjährigen Beschlüsse der Kommission nicht berücksichtigt habe, da der vorgelegte Gesetzentwurf den im Jahre 1879 im Abgeordnetenhause gefaßten Resolu-

\*) Anlagen zc. während der 3. Session 14. Legislaturperiode 1882 I. Band Seite 928 Nr. 31 der Drucksachen.

\*\*) Stenographische Berichte zc. der durch Allerhöchste Verordnung vom 4. Januar 1882 einberufenen beiden Häuser des Landtages, Haus der Abgeordneten I. Band Seite 136.

\*\*\*) Anlagen zc. 3. Session 14. Legislaturperiode 1882 II. Band Seite 1056 Nr. 64 der Drucksachen.

tionen entsprach und bei sich gegenüberstehenden Plenar- und Kommissionsbeschlüssen den ersteren der Vorrang gebührt. Dagegen hielt sich die Kommission für berechtigt, die im vorigen Jahre gewonnenen Resultate zur Grundlage ihrer Berathungen zu machen.

In der Generaldiskussion wurden im Allgemeinen dieselben Gesichtspunkte hervorgehoben, die bereits im vorigen Jahre eingehende Erörterung gefunden hatten, insbesondere wurde die Frage des Reservefonds nochmals eingehend besprochen.

Von den Gegnern dieser Institution wurde den schon geäußerten Bedenken noch besonders hinzugefügt, daß der Tilgungsfonds, wie ihn die Beschlüsse der Kommission im vorigen Jahre vorgeschlagen hatten, genau dieselben Ziele in einfacherer und richtigerer Weise erreiche und außerdem den Vortheil vor dem Reservefonds habe, daß er das Prinzip des Konsolidationsgesetzes nicht durchbreche. Die Fassung des Gesetzes nach den Beschlüssen der Kommission gäbe insofern eine größere Garantie, als nach ihr über den Tilgungsfonds nur durch besonderes Gesetz verfügt werden könne, während nach der Vorlage die Verfügung über den Reservefonds unter Umständen auch durch den Etat zulässig sei.

Die Freunde des Reservefonds stützten ihre Vertheidigung hauptsächlich auf die bereits bei den vorjährigen Kommissionsberathungen vorgebrachten Momente. Von mehreren Seiten wurde sodann eindringlich davor gewarnt, die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung als eine regelmäßige Einnahme für den Staatshaushalt zu betrachten. Es wurden die Gefahren lebhaft geschildert, die bei solcher Praxis für die Finanzwirtschaft aus den schwankenden Erträgen der Eisenbahnen und für den Staatskredit aus der Fortexistenz und Anschwellung der Staatsschuld erwachsen müßten. Am besten würde man dieser Gefahr begegnen, wenn der Eisenbahnetat formell aus dem Staatshaushaltsetat ausgeschieden und die Eisenbahnverwaltung finanziell auf eigene Füße gestellt würde.

Wie zu erwarten war, wurde dieser Auffassung von den Gegnern mit Entschiedenheit entgegengetreten. Es wurde hervorgehoben, daß es in der Sache für den Staatskredit gleichgültig sei, ob es sich um eine Eisenbahnschuld oder um eine andere Staatsschuld handle.

Die Kommissarien der Regierung gaben die Erklärung ab, daß die königliche Staatsregierung zwar in erster Reihe an der Vorlage festgehalten habe, daß sie aber den vorjährigen Beschlüssen der Kommission nicht unsympathisch gegenüberstehe.

Zu § 1 der vorjährigen Kommissionsbeschlüsse wurde von dem Abgeordneten Kalle der folgende Antrag gestellt:



## § 1.

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahre 1882/83 ab für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge veranschlagt bzw. verwendet:

1. Zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahnkapitalschuld (§ 4),
2. zu der auf gesetz- oder vertragsmäßiger Verbindlichkeit beruhenden Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld,
3. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark,
4. zur Bildung eines Eisenbahnreservefonds,
5. zur weiteren Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld.

Schlussatz wie in der Vorlage.

Dieser Antrag wurde mit Rücksicht auf die ausführlichen Erörterungen in der Generaldiskussion des vorigen und dieses Jahres und nach nochmaliger Berathung mit allen gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Es lagen ferner die folgenden Anträge vor:

§ 1 in dem letzten Satze zu sagen:

„um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staate noch nicht selbstschuldnerisch übernommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge u. s. w.“

§ 2 im ersten Absatz die Worte: „vom 1. April 1880 vorhanden gewesene“ zu streichen und dafür hinter dem Worte: „Staatseisenbahnkapitalschuld“ einzuschalten:

„angenommen und für den Zeitpunkt des ersten April 1880“; ferner die Worte: „den Betrag von“ zu streichen und am Schlusse hinzuzufügen:

„sobald und soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.“

§ 3 am Schlusse des 2. Absatzes hinzuzufügen:

„außerdem treten hinzu die Zinsen für die im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritäts- etc. Schulden, sobald letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.“

Am Schlusse des letzten Absatzes hinzuzufügen:

„im letzteren Falle zu 4 Prozent zu rechnen.“

§ 4 unter 1 die letzten Worte „oder selbstschuldnerisch übernommenen Schulden“ zu streichen und dafür zu setzen:

„oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen.“

§ 5 zu fassen:

„Aus den so angekauften Staatsschuldverschreibungen wird ein Tilgungsfonds gebildet.

Die Verwaltung dieses Fonds“ u. f. w.

Abatz 2 zu fassen:

„Die Herausgabe, Wiederverwendung oder Vernichtung der denselben bildenden“ u. f. w.

Zu § 4. In § 4 der Kommissionsvorlage die beiden ersten Absätze zu streichen.

Sollte dieser Antrag abgelehnt werden, so wird beantragt, in den beiden ersten Absätzen anstatt  $\frac{3}{4}$  Prozent zu setzen:  $1\frac{1}{4}$  Prozent.

Diese Anträge bezweckten Folgendes: Nach der bisherigen Fassung des letzten Alinea des § 1 würden in die Ausgaben der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten alle Amortisationsbeträge eingerechnet werden müssen, auch von solchen Eisenbahnschulden, die bereits auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind. Für diese letzteren würde dann, nach den weiteren Bestimmungen dieses Gesetzes, bei allen den Schulden eine doppelte Amortisation stattfinden, die schon jetzt einer regelmäßigen Tilgung unterliegen. Bereits die vorjährigen Berathungen der Kommission hatten es aber klargelegt, daß ein solches Verfahren nicht beabsichtigt werde, und die Kommission trat daher auch jetzt diesen Anträgen bei, nachdem die Zustimmung der königlichen Staatsregierung erklärt worden war.

Die beantragte Aenderung zu § 2 Alinea 1 bezweckte die Beseitigung einer thatsächlichen Unrichtigkeit, welche dieser Passus nach den Beschlüssen der vorjährigen Kommission enthielt. Die gesammte Staatsschuld betrug am 1. April 1880 nicht 1 498 858 100 Mark, sondern nur 1 490 063 591 Mark, wie aus einer von dem Vertreter des Finanzministeriums gegebenen Berechnung\*) hervorging. Die Kommission nahm aus diesem Grunde auch diesen Antrag an.

Der am Schlusse des § 3 Alinea 3 beantragte Zusatz der Worte „im letzten Falle zu 4 Prozent gerechnet“ erschien erforderlich für den Fall der nach § 4 ad 2 eintretenden Art der Verminderung der Staatseisenbahn-

\*) Anlagen zc. 3. Session 14. Legislaturperiode 1882, II. Band Seite 1066.



kapitalschuld, weil es in diesem Falle an der Festsetzung des Zinsfußes gefehlt haben würde. Die Kommission genehmigte daher auch diesen Zusatz.

Die zu § 5 Alinea 1 beantragte Aenderung wurde nach kurzer Diskussion von dem Antragsteller zurückgezogen.

Zu § 4 wurde von dem Abgeordneten Dr. Hammacher der folgende Antrag gestellt:

§ 4 sub 2 dahin zu ändern, daß die Eingangsworte lauten:

2. Demnächst zur Deckung solcher für die Neu- und Erweiterungsanlagen von Staatseisenbahnen erforderlichen Mittel, welche u. s. w.

Zur Begründung dieses Antrags wurde ausgeführt, daß man am liebsten die ganze Nr. 2 streichen würde, um die Scheinamortisation aus dem Gesetze zu entfernen. Durch den vorliegenden Abänderungsantrag — so begründeten denselben mehrere Mitglieder — werde bezweckt, den Gedanken zum Ausdruck zu bringen, daß die Staatseisenbahnen sich aus ihren eigenen Ueberschüssen, soweit diese reichen, zu entwickeln haben. Die Fassung, wie sie in dem der Berathung zu Grunde gelegten Entwurfe gewählt sei, lasse die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zu den Bedürfnissen der allgemeinen Staatsverwaltung in den Vordergrund treten und befürchten, daß die Gewohnheit, den Staatshaushaltsetat unter Heranziehung der Eisenbahnüberschüsse festzustellen, dadurch Nahrung erhalte. Für Zwecke der Eisenbahnbauten werde voraussichtlich stets Verwendung sein.

Der Vertreter des Herrn Finanzministers erklärte:

Er könne sich vom Standpunkte der Regierung aus nicht mit dem Antrage des Herrn Hammacher einverstanden erklären und es nicht für richtig halten, daß die Eisenbahnverwaltung sich von der übrigen Staatsverwaltung gewissermaßen absondern solle. Wenn außerdem geltend gemacht worden sei, die Amortisation dürfe doch keine bloß scheinbare sein, so sei ja gewiß zu wünschen, daß die Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld sich zu einer wirklichen, nicht bloß scheinbaren, durch die gleichzeitige Aufnahme anderweiter neuer Anleihen illusorisch werdenden, gestalte.

Dies werde aber durch den Antrag keineswegs erreicht. Eine wirkliche Amortisation könne überhaupt nur eintreten, sobald die Staatsverwaltung im Ganzen effektive Ueberschüsse ergebe. — Andererseits aber könne der Gesegentwurf, wenn er die Verwendung der in Rede stehenden Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zur Bedeckung von Staatsausgaben nach Maßgabe des § 4 ad 2 zulasse, der Regierung dabei nichtfüglich vorschreiben — wie der

Antrag Hammacher bezwecke —, daß sie nur speziell Eisenbahnausgaben, nicht aber die Ausgaben des Staatshaushaltsetats überhaupt damit bedecken dürfe. — Eine solche Beschränkung, durch welche Vortheile für die Förderung der Eisenbahngarantien ohnehin nicht erreicht werden würden, könne die Finanzverwaltung nicht acceptiren, sie müsse freie Hand darin behalten, welche Staatsausgaben sie mit Hilfe der betreffenden Ueberschüsse bedecken wolle.

Er bitte daher, es bei dem § 4 in der vorliegenden Fassung bewenden zu lassen.

Von mehreren anderen Seiten wurde diesen Ausführungen beigetreten und noch hinzugefügt, daß auch die angebliche Scheinamortisation, wie sie die Nr. 2 vorschreibe, den Werth habe, die Nothwendigkeit der Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld immer wieder vor Augen zu führen. Die Annahme des obigen Antrags bedeute eine Wiedereinführung des Reservefonds in anderer Form, mit seinen Bedenken, wie sie schon mehrfach geschildert seien. Vor Allem solle man doch Staatsschuldentitel nur dann freiren, wenn man das Geld gebrauche und es habe effektiv keinen Sinn, daß man sich zwingen wolle, die Kreirung vorzunehmen, nur um die Papiere aufzubewahren. In Folge dieser Erwägungen wurde obiger Antrag mit 11 gegen 7 Stimmen abgelehnt und demnächst der ganze § 4 in der Fassung der ersten Lesung mit großer Majorität angenommen.

Ebenso fanden § 5 und das ganze Gesetz die Annahme der Kommission.

Die verstärkte Budgetkommission beantragt hiernach:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

dem Entwurfe eines Gesetzes betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung der Kommissionsbeschlüsse die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

An diesen Beschlüssen der verstärkten Budgetkommission ist von dem Plenum des Hauses der Abgeordneten nur der Absatz 1 des § 2 geändert worden; derselbe lautet demgemäß:

## § 2.

Zum Zwecke der Ausführung dieses Gesetzes wird die Staatskapitalschuld für den Zeitpunkt vom 1. April 1880 auf den Betrag von 1 498 858 100 Mark festgestellt und als Staatseisenbahnkapitalschuld angenommen.

Da weitere Aenderungen nicht stattgefunden haben, so folgt hier der besseren Uebersicht wegen, gleich die Zusammenstellung des Gesetzesentwurfs, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der



Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten nach den in zweiter Berathung im Plenum des Hauses der Abgeordneten über denselben gefaßten Beschlüssen.\*)"

## § 1.

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Statsjahre 1881/82 ab für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn = Kapitalschuld (§ 5);
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits in der Staatsverwaltung, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, und zwar eines Defizits, welches sich in den Einnahmen und Ausgaben des letztabge-  
laufenen Rechnungsjahres, oder welches sich an dem Voranschlage für das bevorstehende Statsjahr herausstellen sollte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark;
3. zur Bildung eines Eisenbahn-  
reservefonds.

Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit

## § 1.

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Statsjahre 1882/83 ab für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn = Kapitalschuld (§ 2);
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staats-  
haushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark;
3. zur Tilgung der Staats-  
eisenbahn = Kapitalschuld nach Maßgabe des § 4 dieses Gesetzes.

Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staate noch nicht selbstschuldnerisch über-

\*) Anlagen zc. 3. Session 14. Legislaturperiode 1882, II. Band Seite 1099 Nr. 86 der Druckfachen.

Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungs-Verträgen eingerechnet sind.

nommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungs-Verträgen eingerechnet worden sind.

## § 2.

Der Eisenbahnreservefonds dient zur etwaigen Ergänzung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten auf Höhe des für die Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld erforderlichen Betrages (§ 1 Nr. 1).

Zu diesem Zweck ist eintretenden Falls der bei dem Reservefonds zu verausgabende Ergänzungsbetrag im Etat bezw. in der Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung in Einnahme zu stellen.

Soweit der Betrag des Reservefonds 1 Prozent der jeweiligen Staatseisenbahn-Kapitalschuld übersteigt, ist er alljährlich bis zur Höhe von  $\frac{1}{2}$  Prozent der am 1. April 1880 vorhanden gewesenen Staatseisenbahn-Kapitalschuld und ihrer späteren Zuwüchse (§ 5) zur Tilgung zu verwenden. Der alsdann noch verbleibende Betrag des Reservefonds wird ebenfalls zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld verwendet, wenn und soweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine andere Verwendung festgesetzt ist.

Die disponibeln Bestände des

Fällt fort.



Eisenbahnreservefonds sind in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reiches anzulegen.

### § 3.

Behufs Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld sollen die verwendeten Mittel zum Kaufe eines entsprechenden Betrages von Schuldbonifikationen verwendet werden.

Fällt fort.

### § 4.

Die Verwaltung des Eisenbahnreservefonds wird zur Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Kontrolle der Staatsschuldenkommission übertragen.

Fällt fort.

Die Verwendung oder Herausgabe des Reservefonds kann nur durch den Etat oder durch ein besonderes Gesetz verfügt werden.

### § 5.

Zum Zwecke der Verrechnung und Verwendung der Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten wird die am 1. April 1880 vorhanden gewesene Staatseisenbahn-Kapitalschuld auf den Betrag von 1 498 858 100 Mark festgestellt.

Dieselbe vermehrt sich um die Beträge der auf Grund von Eisenbahnkrediten seit diesem Zeitpunkte verausgabten Schuldverschreibungen, sowie im Falle des Eigenthums-erwerbs von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der vom Staat selbstschuldnerisch zu über-

### § 2.

Zum Zwecke der Ausführung dieses Gesetzes wird die Staatskapitalschuld für den Zeitpunkt vom 1. April 1880 auf den Betrag von 1 498 858 100 Mark festgestellt und als Staatseisenbahn-Kapitalschuld angenommen.

Sofern nicht in dem betreffenden Gesetze oder im Staatshaushaltsetat etwas Anderes bestimmt ist, vermehrt sich dieselbe um die Beträge der auf Grund von Eisenbahnkrediten seit dem 1. April 1880 verausgabten und in Zukunft

nehmenden Prioritätsanleiheſchulden derſelben, und um die Beträge der für Eiſenbahnzwecke durch den Stat oder beſondere Geſetze außerordentlich bewilligten Staatsmittel, ſofern nicht bei der Bewilligung etwas Anderes beſtimmt worden iſt.

Sie vermindert ſich dagegen um die Beträge der in Gemäßheit des § 2 ſtattgehabten Tilgungen, ſowie um die in Gemäßheit des § 1 getilgten Beträge der auf den Staat ſelbſtſchuldneriſch übergegangenen Prioritätsanleiheſchulden von verſtaatllichten Eiſenbahnen.

zu verausgabenden Staatsſchuldverſchreibungen, ſowie um die Beträge der für Eiſenbahnzwecke außerordentlich durch den Staatshaushaltſetat oder durch beſondere Geſetze bewilligten und in Zukunft zu bewilligenden anderweiten Staatsmittel, endlich im Falle des Eigenthumserwerbes von verſtaatllichten Eiſenbahnen um die Beträge der von dem Staate ſelbſtſchuldneriſch zu übernehmenden Prioritätsſchulden derſelben, ſobald und ſoweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsſchulden übergehen.

Sie vermindert ſich dagegen um die Beträge der in Gemäßheit des § 4 dieſes Geſetzes ſtattgehabten Tilgungen.

### § 3.

Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhandenen Staats-eiſenbahn-Kapitalſchuld erforderliche Betrag wird auf 63 914 324 Mark feſtgeſetzt.

Bei der Bewilligung neuer Geldmittel für Eiſenbahnzwecke (§ 2) treten demſelben noch die wirklich auszugebenden Zinſen der bewilligten Summen, bei den aus anderweitigen Staatsmitteln beſchafften Beträgen die Zinſen zu 4 Prozent gerechnet hinzu,

Vergl. § 6 der Regierungsvorlage.



sofern nicht in dem betreffenden Gesetze etwas Anderes bestimmt ist. Außerdem treten hinzu die Zinsen für die im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritäts- u. Schulden, sobald letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.

Dagegen vermindert sich derselbe um den Betrag, welcher an Zinsen für die in Gemäßheit des § 4 getilgten Staatsschuldverschreibungen aufzubringen war, bezw. aufzubringen sein würde, im letzteren Falle zu 4 Prozent gerechnet.

#### § 4.

Die Staatseisenbahnkapitalschuld ist aus den Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von  $\frac{3}{4}$  Prozent desjenigen Betrages zu tilgen, welcher sich jeweilig aus der Zusammenrechnung der im § 2 Alinea 1 für den Zeitpunkt der 1. April 1880 festgestellten Staatseisenbahnkapitalschuld und der im § 2 Alinea 2 bezeichneten späteren Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergibt.

Inwieweit über den Betrag von  $\frac{3}{4}$  Prozent hinaus eine weitere Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushaltsetat vorbehalten.

Die Tilgung ist derart zu bewirken, daß der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und

1. zur planmäßigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen,
2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten,
3. endlich zum Ankaufe von Staatsschuldverschreibungen

verwendet wird.

#### § 6.

Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhandenen Staatseisenbahnkapitalschuld erforderliche

Fällt hier fort, vergl. § 3 der Beschlüsse der Kommission.



Betrag wird auf 63 914 324 Mark festgesetzt.

Bei der Bewilligung neuer Geldmittel für Eisenbahnzwecke (§ 5) treten demselben noch die Zinsen der bewilligten Summen und zwar, sofern nicht bei der Bewilligung etwas Anderes bestimmt worden, zu 4 Prozent gerechnet hinzu.

#### § 5.

Die Verwaltung des Staatseisenbahnkapital-Tilgungsfonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Kontrolle der Staatsschuldenkommission übertragen.

Die Herausgabe, Wiederverwendung oder Vernichtung der diesen Fonds bildenden Staatsschuldverschreibungen kann nur durch ein besonderes Gesetz verfügt werden.

#### § 7.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister übertragen.

Urkundlich 2c.

#### § 6.

Unverändert wie § 7 der Regierungsvorlage.

In der Presse schien der vorliegende Stoff kein lebhaftes Interesse mehr zu erregen; die meisten Blätter beschränkten sich auf kurze Mittheilung der Thatfachen; vereinzelte Aeußerungen mögen hier jedoch wiedergegeben werden.

Es schrieb die „Frankfurter Zeitung“ in der Nummer vom 20. Februar 1882:

„Es ist nicht uninteressant, aus dem Protokoll der Budgetkommission Aeußerungen eines angesehenen Abgeordneten und

hervorragenden Vertreters des Staatsbahnsystems, des Herrn Dr. Hammacher, über die finanziellen Erträgnisse resp. Garantien der Staatseisenbahnen zu erfahren. Bei der Verathung des Gesetzes über die finanziellen Garantien bemerkte der genannte Abgeordnete Folgendes: Er sei für wirkliche Garantien. „Wir brauchen gegen 360 Millionen, um die aus der Durchführung des Staatseisenbahnsystems erwachsenden Verpflichtungen des Staates erfüllen zu können. Angesichts dieses ernstesten Umstandes müssen wir für Finanzgarantien sorgen. Man hat geglaubt, dieselben in einem Reservefonds zu finden; der Einwurf, daß derselbe wegen Koinzidenz des Gläubigers und Schuldners keinen Boden habe, ist nicht zutreffend. Es sollen nach der Vorlage ohnedies unter Zustimmung der Gegner des Reservefonds Konjols aus den Ueberschüssen angesammelt werden können. Auch die formelle Bildung des Reservefonds habe ihren Werth. Die angeblichen Ueberschüsse von 29 Millionen aus dem Eisenbahnetat seien sehr problematisch. Wir müssen uns aus höheren staatsmännischen Gesichtspunkten vinkuliren — in Klammern legen — und der Versuchung widerstehen, die Ueberschüsse zu staatlichen Ausgaben zu verwenden. Thun wir es nicht, so untergraben wir die fundamentale Seele der Finanzwirthschaft. Ohne Garantiegesetz verfallen wir dem Staatsbanquerott. Wehe uns, wenn die Bahnen als Einnahmequellen für den Staat benutzt werden, dann gerathen wir in Schwankungen, denen keine Regierung gewachsen ist. Die Behandlung der Staatseisenbahnen als Finanzquelle muß dahin führen, daß keine Tarifänderung eingeführt werden darf, ohne vorherige Zustimmung aller gesetzgebenden Faktoren. Besser wäre es, das Staatseisenbahngebäude gleich abzubrechen, als sich auf diesen gefährvollen Weg zu begeben. Darauf lasse ich mich nicht ein. Wenn Preußen seine Eisenbahnschulden nicht in 50 Jahren amortisirt haben sollte, ist es schlimmer daran als Oesterreich, Frankreich, ja Rußland, die in dieser Zeit in den unentgeltlichen Besitz der Privatbahnen kommen.“ Diesen Ausführungen gegenüber bemerkte Abgeordneter Freiherr von Huene (Zentrum): „Die heutige Debatte sei ein neuer Beweis dafür, daß diejenigen Abgeordneten, welche gegen die Verstaatlichung der Bahnen gestimmt, das Richtige getroffen haben. Wir bewegen uns im Dunkeln. Welche Summe ist denn eigentlich zu verzinsen? Niemand kann es mit Sicherheit sagen, denn es kann nicht zugegeben werden, daß die als Werth der Eisenbahnen angenommenen Summen entsprechend der Höhe unserer Staatsschulden das richtige Aequivalent



derselben sind. Aus diesen Gründen hat der ziffermäßig herausgerechnete Ueberschuß von 29 Millionen im Etat nichts Imponirendes. Diese unsichere Basis erlaubt keinen Rückschluß."

Die „Tribüne“ knüpfte am 24. Februar 1882 an die thatsächlichen Mittheilungen folgende Betrachtung:

„Die Arbeit der Kommission hat den Regierungsentwurf vollständig umgestaltet. Die wichtigsten Abweichungen sind die nachfolgenden beiden: Der Regierungsentwurf hatte als Mittelglied einen Reservefonds eingefügt, der die Aufgabe hatte, die Resultate verschiedener auf einander folgender Jahre auszugleichen. Und ferner hatte die Regierung eine jährliche Amortisation von nur  $\frac{1}{2}$  Prozent in das Auge gefaßt, während jetzt  $\frac{3}{4}$  Prozent vorgeschlagen sind. Die Erklärungen der Regierung lauten übrigens so, daß man einer Verständigung über die Differenzpunkte entgegensehen kann. Unser früher motivirtes Urtheil über die Vorlage fassen wir dahin zusammen: Wir knüpfen an dieselbe geringe Erwartungen; die Macht der Verhältnisse kann schon in wenigen Jahren derartige papierne Gebäude völlig über den Haufen werfen. Nichtsdestoweniger scheint es uns geboten, die Vorlage anzunehmen, weil wir schlechthin nicht wissen, was man an deren Stelle setzen könnte. Uebrigens ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, daß, wenn man die Vorlage sofort auf das jetzt zur Berathung stehende Budget anwendet, das durch den Richter'schen Antrag verschlechte Defizit sich sofort wieder einfindet.“

Am 23. Februar 1882 fand die zweite Lesung der Vorlage im Hause der Abgeordneten statt. \*)

Die von den Beschlüssen der Kommission prinzipiell abweichende Stellung der Minorität wurde zunächst von dem Abgeordneten Kalle vertreten, welcher jedoch, in Erkennung der Aussichtslosigkeit, darauf verzichtete, seinen in der Kommission zu § 1 gestellten Antrag zu wiederholen. Der Abgeordnete trat mit Entschiedenheit für finanzielle Selbstständigkeit der Eisenbahnverwaltung ein, welche er für nothwendig hielt, einerseits zur Herbeiführung und Unterhaltung gesunder Finanzverhältnisse des Staats, andererseits zur Sicherung einer gesunden Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten und endlich zur Erreichung des eigentlich mit Verstaat-

\*) Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch Allerhöchste Verordnung vom 4. Januar 1882 einberufenen beiden Häuser des Landtages. Haus der Abgeordneten I. Band Seite 425.

lichung der Bahnen verfolgten Zweckes, die Förderung der allgemeinen Verkehrsinteressen. Redner wies auf die oft erwähnten Schwankungen hin, welche bei einem so bedeutenden wirtschaftlichen Unternehmen, wie es die Staatsbahnen bilden, zu befürchten sind, und auf die für die Staatsfinanzwirtschaft entstehenden Gefahren, wenn die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung mit denen der Staatsverwaltung zusammengeworfen werden. Der Abgeordnete berechnete nach den vorliegenden Erfahrungen, daß Schwankungen im Nettobetriebsüberschuß bis  $11\frac{1}{3}$  Prozent des Kapitals von einem Jahre zum anderen vorgekommen sind. Wird ein Eisenbahnkapital von nur  $4\frac{1}{2}$  Milliarden angenommen, so ergeben die  $11\frac{1}{3}$  Prozent eine Differenz im Ueberschuß von ca. 55 Millionen Mark. Solche Differenzen können in einem Staate nicht ausgeglichen werden, in welchem die Gesamtnettoeinnahme der Steuer, der direkten und indirekten zusammen genommen, einschließlich der Gerichtskosten nur etwa 210 Millionen betragen. Eine weitere Gefahr erblickt der Abgeordnete in der durch eine Reihe günstiger Betriebsjahre herbeigeführten Gewöhnung, die Ueberschüsse der Eisenbahnen als eine regelmäßige Einnahmequelle zu betrachten und darauf entweder eine Vermehrung der Ausgaben zu begründen, oder die Einnahmen durch Steuererlasse zu vermindern. Bei einem Rückschlage in den Einnahmen der Eisenbahnen werden dann Anleihen das einzige Hülfsmittel sein. Redner erblickt ferner in der Konfundirung von Eisenbahn- und Staatsverwaltung die Gefahr einer tendenziösen Aufstellung des Eisenbahnetats. Bei der beabsichtigten Verbindung wird die augenblickliche Lage des Gesamtetats wesentlich die Aufstellung des Eisenbahnetats beeinflussen und da bei dem letzteren viele Posten arbiträr sind, so wird derselbe im Sinne der Gesamtstaatsverwaltung aufgestellt werden müssen. Die Konsequenz einer derart tendenziösen Aufstellung würde die Beeinflussung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen werden und es würde nicht ausgeschlossen sein, daß die Eisenbahnverwaltung unter diesen Umständen zu einer sicherheitswidrigen Sparsamkeit gezwungen werden könnte. Die von dem Abgeordneten erstrebte Trennung würde der Eisenbahnverwaltung die Aufgabe stellen, sich selbst zu erhalten; diese Aufgabe aber würde die größte Garantie für rationelle Wirtschaft sein. Die Trennung würde aber mit Nothwendigkeit die Bildung eines Reservefonds bedingen, denn der Eisenbahnverwaltung müßte Gelegenheit gegeben werden, Ausfälle in dem einen mit Ueberschüssen in dem anderen Jahre zu decken. Der Abgeordnete war auch geneigt, einen Theil der Amortisationsverpflichtung, die jetzt der Staatschuldenverwaltung obliegt, auf die Eisenbahnverwaltung zu übernehmen. Mit Rücksicht darauf hält er einen Reservefonds von 4 Prozent nicht für zu hoch gegriffen. Ein solcher Fonds werde die Gefahr einer



übertriebenen Sparjamkeit der Eisenbahnverwaltung in ungünstigen Jahren verhüten. Bezüglich der Amortisation ist der Abgeordnete der Ansicht, daß dieselbe eigentlich von keiner Seite mehr bestritten werde. Man sei einig, daß die Stellung Deutschlands dem Auslande gegenüber den Zwang ausübe, zu amortisiren, und zwar stark zu amortisiren, wenn die Nachkommen wirtschaftlich nicht schwer geschädigt werden sollen. Er hätte gewünscht, daß die gesammten, nach Verzinsung der Kapitalschuld verbleibenden Ueberschüsse zur Amortisation verwendet werden; die Kommission will jedoch die Möglichkeit einer partiellen Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zur Deckung von Defizits im Staatshaushaltsetat offen halten und für die Amortisation nur  $\frac{3}{4}$  Prozent gewähren. Nach den Beschlüssen der Kommission könne aber auch wenig oder gar nicht amortisirt werden, was im Hinblick auf die Verhältnisse in den Nachbarländern zu beklagen sei. Der Abgeordnete weist nun nach, daß bei der von ihm vertretenen Regelung der Sache auch die Finanzverwaltung nicht geschädigt werden würde, um so weniger, da es nicht anzunehmen sei, daß die Staatsverwaltung andauernd aus der Eisenbahnverwaltung Nutzen ziehen werde. In Bezug auf die Zweckmäßigkeit der von ihm vertretenen Trennung verweist der Abgeordnete auf das frühere Königreich Hannover, in welchem die finanzielle Selbstständigkeit der Eisenbahnverwaltung durch den § 2 des hannoverschen Gesetzes vom 4. Mai 1843 eingeführt war.

Derselbe lautete:

„Die Eisenbahnkasse ist eine in Hinsicht auf ihren Haushalt und ihr Rechnungswesen von der Generalsteuercasse und den übrigen bisher bestehenden Landeskassen völlig getrennte Landeskasse.“

Die Eisenbahnkasse war getrennt in eine Haupt-, eine Tilgungs- und eine Reservekasse; bezüglich derselben bestimmte der § 5:

„Die Verwaltung dieser drei Kassen steht, unter der Oberaufsicht des Finanzministers, dem Schatzkollegio zu.“

Nach § 11 aber wurde dem Schatzkollegium jeder Einfluß auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen abgesprochen.

Endlich bestimmten die §§ 23 und 25 dieses Gesetzes, daß etwaige Defizits der Eisenbahnkasse gedeckt werden müssen durch die Generalsteuercasse, und zwar ohne Verpflichtung späterer Zurückerstattung.

An diese Mittheilungen knüpfte der Abgeordnete die Erklärung, daß er soweit nicht gehen, die Staatskasse gar nicht in Anspruch nehmen wolle; denn wenn wirklich der Reservefonds einmal nicht ausreichen sollte, so würde er auf den Amortisationsfonds zurückgreifen, d. h. das Defizit durch eine Anleihe decken, jedoch zu Lasten der Eisenbahnverwaltung. Die erhobenen konstitutionellen Bedenken würden sich durch besondere Einrichtungen beseitigen

lassen, dabei müsse er aber immer als Hauptsache die Wohlfahrt des Landes betrachten.

Der Finanzminister Bitter erklärte zunächst, daß die Staatsregierung mit dem von der Kommission vorgelegten Gesetzentwurfe einverstanden sei, sodann, daß die königliche Staatsregierung den von dem Abgeordneten Kalle ausgesprochenen Ansichten nicht folgen könne. Die Regierung müsse die Einheit der Verwaltung aller Verwaltungszweige festhalten und in Anspruch nehmen, daß die Resultate dieser Verwaltungen — sie mögen gut oder schlecht sein — im Etat gemeinschaftlich zum Ausdruck gelangen, so daß der Etat ein Gesamtbild über die Lage des Landes, seine Verpflichtungen und seine Einnahmen ausdrücke. Das würde bei dem von dem Vorredner empfohlenen System sehr schwer sein. Auch würde ein Reservefonds in der von dem Abgeordneten gewünschten Höhe von keiner Verwaltung geleistet werden können. Für ein Defizit in der Eisenbahnverwaltung könne nur die Staatsverwaltung eintreten; diese Verbindung zwischen Finanzen und Eisenbahnverwaltung könne ohne den größten Schaden für beide nicht unterbrochen werden. Die Regierung könne nicht so weit gehen, daß sie einen Zweig der Verwaltung sich selbst überlassen solle und die allgemeine Wirkung, die dieser auf den Staat hat, dadurch abschwäche, daß die Regierung als solche auf die Interessen der Eisenbahnverwaltung keinen Einfluß mehr haben könne. Darunter würde die Eisenbahnverwaltung selbst am meisten leiden.

Der Abgeordnete Freiherr von Huene legte zunächst sein Einverständnis mit den Ansichten des Finanzministers dar und suchte nach verschiedenen Richtungen dieselben noch zu ergänzen.

Von den Abgeordneten Dr. Hammacher, Kalle war zur zweiten Lesung der folgende Antrag eingebracht worden:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Nr. 2 des § 4 zu streichen eventuell den § 4 Nr. 2 wie folgt zu fassen:

„demnächst zur Deckung solcher für Neu- und Erweiterungsanlagen von Staatseisenbahnen erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten.“

Der Abgeordnete Freiherr von Huene bezeichnete diesen Antrag als die letzte Position seiner Gegner, aus welcher dieselben, wie er hoffe, durch die Abstimmung des Hauses herausgedrängt werden würden; denn dieser Antrag sei noch ein Ausfluß der Idee, den Eisenbahnhaushalt möglichst auf eigene Füße zu stellen. Der Abgeordnete legt dem Hinweis auf die Benachtheiligung unserer Konkurrenzverhältnisse durch den Heimfall der Bahnen



an die Staatsverwaltung in den Nachbarländern keine Bedeutung bei, denn wenn die Eisenbahnschuld rechnungsmäßig abgetragen sei, werde man um so mehr Staatsschulden haben und dann würde man ebensowenig in der Lage sein, wirthschaftliche Opfer für die Eisenbahnen zu bringen; denn dieselben Steuerzahler müssen die Eisenbahnschulden und die Staatsschulden bezahlen. Der Abgeordnete resumirt seine Ansicht dahin, daß er und seine politischen Freunde auf das Gesetz einen ganz geringen Werth gelegt haben; denn dasselbe sei einfach ein Staatsschuldentilgungsgesetz. Es handelt sich darum, gegenüber der großen Vermehrung der Staatsschulden durch die Eisenbahnschulden auch eine verstärkte Amortisation der Staatsschulden herbeizuführen, und das Gesetz sei gemacht, um dafür Zahlen zu finden.

Der Abgeordnete Dr. Hamacher erwidert dem Vorredner, daß er dem Entwurfe noch eine größere Bedeutung beilegen würde, wenn es sich um ein Staatsschuldentilgungsgesetz handelte. Das Gesetz habe aber seinem Inhalte nach nicht die Bedeutung eines solchen, weder in dem Sinne einer obligatorischen Tilgung der Staatsschulden, noch einer solchen Staatsschuldentilgung, die anders als rechnungsmäßig zum Vorschein käme, abgesehen von ganz ungewöhnlich günstigen Finanzjahren. Den Reservefonds hält der Redner nach wie vor für nothwendig als Schutzwehr für das Staatsbudget gegen die schwankenden Erträgnisse der Staatseisenbahnen. Mit der weiteren Auffassung des Abgeordneten Kalle, betreffend die Abtrennung des ganzen Eisenbahnfinanzwesens von der allgemeinen Finanzverwaltung, stimme er jedoch nicht überein, er trete derselben vielmehr auf das Entschiedenste entgegen. Der mit den Resolutionen von 1879 verfolgte Zweck, „daß die Finanzverwaltung vinkulirt werden solle bezüglich der Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung“, könne eben so gut erreicht werden, wenn die Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung in dem allgemeinen Rahmen des Staatshaushalts erscheinen, als wenn man, wie Herr Kalle es meint, die Staatseisenbahnverwaltung vollständig von dem übrigen Budget trennt; er wünsche nicht, daß man auf diesem Gebiete zu dem Staatsrechtszustande des ehemaligen Königreichs Hannover zurückkehre. Dagegen werde die durchgeführte Verstaatlichung der Privatbahnen bei der Behandlung nach einigen Richtungen hin den Abgeordneten die Nothwendigkeit einer gewissen Enthaltbarkeit bei Geltendmachung ihres Einflusses auferlegen. Es werde mit anderen Worten die Durchführung der Verstaatlichung eine gewisse Beeinträchtigung des konstitutionellen Finanzrechts des Hauses bedeuten. Das habe er vorausgesehen, und man könne wohl, wie der Abgeordnete Kalle, bemüht sein, Garantien für die Sicherheit der Staatsfinanzen zu schaffen und von den konstitutionellen Rechten zu erhalten, was möglich sei, aber nicht, wie der



Abgeordnete von Huene, schließen, daß man aus diesen Erwägungen heraus gegen die Verstaatlichung hätte eintreten müssen. Er und seine Freunde haben reiflich erwogen, ob die Vortheile der Verstaatlichung der Bahnen nicht größer seien, als die Einbuße von öffentlichen Rechten, welche die Folge der Verstaatlichung sein müsse. Indem sie jene Vortheile für größer erachteten, haben sie mit dem festen Vorsatze ihr Votum für die Verstaatlichung abgegeben, demnächst dafür zu sorgen, daß die Garantien eine möglichst materielle Wirksamkeit erlangen möchten. Von diesem Gesichtspunkte aus müßte er bedauern, daß die Staatsregierung, nachdem sie in loyaler Weise ein Gesetz vorgelegt habe, worin der Reservefonds Aufnahme fand, sobald sich in der Kommission gezeigt habe, daß eine Opposition gegen die Erhaltung des Reservefonds hervortrat, ihre eigene mit der damaligen Majorität der Abgeordneten eingenommene Position des Jahres 1879 so schnell und, wie er den Eindruck habe, mit Genugthuung und ohne Vertheidigung verlassen habe. Er und seine Freunde seien auf den Reservefonds nicht zurückgekommen, um so größeres Gewicht haben sie aber darauf gelegt, daß nun eine möglichst gesicherte Amortisation der Staatseisenbahnschuld durch das Gesetz vorgesehen werden müßte. Der Schwerpunkt dieser Frage liege in § 4. Nach vollendeter Verstaatlichung werde die Staatseisenbahnschuld mehr als 6 Milliarden betragen. Es werde dann die Summe der hieraus entstehenden jährlichen Zahlungsverpflichtungen des Staats größer sein, als die Gesamtsumme der Ausgaben für allgemeine Verwaltungszwecke in dem derzeitigen Etat; außerdem habe der Staat einen werthvollen und sehr großen Besitz an Bergwerksunternehmungen, Forsten und Domänen, wie wenige andere große Staaten ihn haben. Preußen sei demgemäß in Folge der Verstaatlichung der Eisenbahnen der größte industrielle Staat der Welt und es sei nicht zulässig, bei Beurtheilung der Sicherung der Finanzen den gewöhnlichen Maßstab anzulegen, den die meisten großen Staaten pflichtgemäß anlegen können. Dadurch entstehe eine Abhängigkeit von den Schwankungen des wirtschaftlichen Lebens und hieraus die doppelte Pflicht, die finanzielle Sicherstellung des Staats zu finden.

Der Abgeordnete Dr. Hammacher legte nun eingehend die Gründe für die Behauptung dar, daß der § 4, wie er aus den Beschlüssen der Kommission hervorgegangen sei, nicht als ausreichende Garantie angesehen werden könne. Er schilderte den, auch hier bereits eingehend besprochenen, Versuch der preussischen Staatsregierung, mit Hülfe des auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 erlassenen Gesetzes von 1853 das



Privateisenbahnkapital zu amortisiren. Er knüpfte hieran die Mittheilung, daß im Jahre 1857 in einem Bericht von einem Abgeordneten, unter Zustimmung der Regierung, ausgeführt worden sei, daß bei weiterer Verfolgung dieses Weges die größeren Privatbahnen bereits in einem Zeitraum von 25 bis 30 Jahren in das Eigenthum des Staats übergegangen wären. Leider sei das Gesetz nach sechsjähriger Wirksamkeit aufgehoben worden, eine Maßregel, die bereits damals von anerkannt einsichtsvollen und bedeutenden Finanz- und Eisenbahnmännern entschieden verurtheilt worden sei. Der Abgeordnete spricht seine, bei Gelegenheit der Berathung des Konsolidationsgesetzes auch von Mitgliedern der Fortschrittspartei getheilte Ueberzeugung aus, daß nach Aufhebung der obligatorischen Amortisation eine freiwillige Tilgung kaum eintreten werde. Der Abgeordnete schloß mit der an das Haus gerichteten Bitte, das von ihm und dem Abgeordneten Kalle zu § 4 gestellte Amendement anzunehmen.

Mit Bezug auf den § 4 erklärte sodann der Finanzminister Bitter, daß er die Beibehaltung der von der Kommission gegebenen Fassung wünsche, wobei er des Weiteren ausführte, daß in der Sache selbst, also in Bezug auf die Tilgung der Staatsschulden, durch das Amendement Hammacher nichts geändert werde. In diesem Sinne bewegten sich auch, soweit die Gegner sich mit der vorliegenden Frage beschäftigten, die Argumente derselben. Von dieser Seite fand auch der Hinweis des Finanzministers auf die zur Zeit des Ministers Camphausen im Laufe einiger Jahre erfolgte thatsächliche Tilgung der Staatsschuld um circa 400 Millionen lebhafteste Unterstützung. Der Abgeordnete Dr. Hammacher hatte jedoch bereits hervorgehoben, daß diese Tilgung unter ungewöhnlichen Verhältnissen, d. h. in der Hauptsache mit Hülfe der französischen Kriegskostenkontribution und der ganz exceptionellen Erträge der Bergwerke in den ersten siebenziger Jahren, stattgefunden habe.

Es kann nicht die Aufgabe dieser Darlegungen sein, die ganzen, bei dieser Gelegenheit vielfach auf das Gebiet persönlicher Auseinandersetzungen abschweifenden Verhandlungen zu rekapituliren. Als Resultat ging aus denselben, abgesehen von der bereits erwähnten Aenderung des ersten Absatzes des § 2, die Annahme des Gesetzes nach den Beschlüssen der Kommission hervor.

Bei der am 25. Februar 1882 stattfindenden dritten Lesung\*) versuchte der Abgeordnete Gumbrecht noch einmal, jedoch vergebens, das Haus zur Annahme des auf gänzliche Beseitigung der Nr. 2 des § 4 gerichteten Hauptantrags Hammacher zu bewegen. Ohne weitere Diskussion wurde

\*) Stenographische Berichte 1882 I. Band Seite 481.

zunächst durch besondere Abstimmung die Beibehaltung der Nr. 2 des § 4 beschlossen und sodann das ganze Gesetz in der von der erweiterten Budgetkommission gegebenen Fassung endgültig angenommen. Das Gesetz wurde publizirt unter dem 27. März 1882.

Der ursprünglich von der Regierung eingebrachte, die finanziellen Garantien betreffende Gesetzentwurf war nach Maßgabe der im Jahre 1879 von dem Hause der Abgeordneten angenommenen Resolutionen ausgearbeitet worden. Aus der, wenn auch nur sehr kurzforischen Wiedergabe der Verhandlungen, welche in den verschiedenen Kommissionen und im Plenum des Abgeordnetenhauses stattgefunden haben, ist ersichtlich, daß, abgesehen von der Beseitigung des Reservefonds, der Schwerpunkt der vorgenommenen Aenderung des ursprünglichen Gesetzentwurfs in dem, die Ausführung der Amortisation betreffenden § 4 liegt.

Prinzipiell ist die Amortisation im § 1 festgestellt; denn bezüglich Verwendung der Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung heißt es unter Nr. 3:

„zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld nach Maßgabe des § 4 dieses Gesetzes.“

Dieser § 4 aber ist vollkommen geeignet, die Amortisation nur rechnerisch erscheinen zu lassen, sie aber thatsächlich vollkommen illusorisch zu machen.

Der § 4 lautet, nachdem er Bestimmung über die Höhe der Amortisation getroffen hat, in Absatz 3:

„Die Tilgung ist derart zu bewirken, daß der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und

1. zur planmäßigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen, oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen,
2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten,
3. endlich zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet wird.

Es dürfte sich empfehlen, die Gründe für und gegen diese Fassung hier nochmals kurz zu rekapituliren. Für die Gegner einer thatsächlichen



Amortisation handelte es sich eigentlich nur um die Frage, wie ein Defizit im Staatshaushalte zu decken sei. Man fragte, ob dies zu geschehen habe, indem Staatsschuldentitel ausgegeben, also Konsols verkauft würden, wodurch die allgemeine Staatsschuld vermehrt werden würde, und ob zu gleicher Zeit die spezielle Staatsschuld der Eisenbahnen um den Betrag der aus der Staatseisenbahnverwaltung sich ergebenden und zur Verfügung stehenden Ueberschüsse durch Abschreibung vermindert werden soll. Es wurde behauptet, daß durch solches Verfahren ein Effekt in Bezug auf Amortisation überhaupt nicht erzielt werden könne, da es auf dasselbe hinauslaufe, ob der Staat etwaige Defizits durch Konsols deckt und gleichzeitig der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Summe an Staatsschulden abschreibt, oder ob er diese Abschreibung buchmäßig stattfinden läßt und die Konsols nicht ausgiebt. Es wurde behauptet, daß die Sache ganz dieselbe bleibe; auf der einen Seite würden Schulden gemacht, während auf der anderen Tilgung stattfinde, die Summe bleibe gleich. Wenn aber auch, wie von der anderen Seite beantragt sei, die Nr. 2 des § 4 ganz in Fortfall käme, so würde zwar, ohne Rücksicht auf ein Defizit im allgemeinen Staatshaushaltsetat, die Streichung der Schuld um den Betrag der verfügbaren Amortisationsquote erfolgen, in der Sache selbst würde dies Verfahren jedoch immer auf dasselbe hinauslaufen, nämlich darauf, daß bei etwaigen Defizits der Staat neue Konsols ausgeben müßte. Dabei würde in Bezug auf die Staatsschuldenverwaltung nichts gewonnen werden.

Von der anderen Seite wurde das Verhältniß des Staats als Besitzers von Eisenbahnen, Bergwerken, Forsten und Domänen ganz so aufgefaßt, wie das eines in größerem Umfange gewerbebetreibenden Privaten. Ein solcher würde niemals für einen soliden Geschäftsmann gelten können, wenn er von seinen gewerblichen Anlagen und Betriebsmitteln nicht in regelmäßigem Turnus abschriebe, wenn er annehmen wollte, Gewinne oder Ueberschüsse aus seinen Unternehmungen zu besitzen, bevor er die erforderlichen Abschreibungen vorgenommen hat und bevor feststeht, daß über dieselben hinaus noch ein weiterer Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben vorhanden ist. Der § 4 des Gesetzes schreibt ein solches solides Verfahren aber nicht vor. Nach der Nr. 2 dieses Paragraphen sollen vielmehr die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen, nachdem aus denselben die Verbindlichkeiten, welche die Eisenbahnen belasten — vergl. § 1 Nr. 1 und 2 und § 4 Nr. 1 — bestritten sind, zu allgemeinen Staatsausgaben verwendet werden, zu deren Deckung sonst die Emission von Staatsschuldverschreibungen erforderlich wäre. Die Nr. 2 des § 4 bedeutet demgemäß, daß die Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung zur Deckung des Defizits im Staatshaushalt bzw. zur Balanzirung des Stats verwendet werden sollen. In



dieser Beziehung aber trifft zu, was der Abgeordnete Dr. Hammacher in seiner Eingangs angeführten Rede sagte, indem er nachdrücklich hervorhob, daß Niemand berechtigt sei, von einem balanzirenden Etat zu reden, solange als die Einnahmen des Staats nicht ausreichen, die Amortisation der Staatsschuld zu bewerkstelligen, welche sich in Preußen mit der Staatseisenbahnkapital-schuld deckt.

Freilich wurde darauf verwiesen, daß, wenn der allgemeine Staatshaushalt kein Defizit ergebe, durch die in dem Gesetz vorgeschriebene Verwendung der Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung eine thatsächliche Amortisation eintreten würde. Dem wurde jedoch entgegengehalten, daß die Bestimmung in Nr. 2 des § 4 naturgemäß zu der Gewöhnung führen müsse, jene Ueberschüsse als regelmäßige Einnahmen zu betrachten und sie zur Deckung der Bedürfnisse der allgemeinen Staatsverwaltung zu verwenden. Diese Gewöhnung aber in Verbindung mit den stetig wachsenden Anforderungen, welche an die Staatskasse herantreten, schließe die Wahrscheinlichkeit aus, daß jemals ein Theil der Erträgnisse der Staatseisenbahnen zur thatsächlichen Amortisation erübrigt, daß eine sogenannte freiwillige Amortisation eintreten werde.

Es ist schon erwähnt worden, das die eifrigen Verfechter des Gesetzes in der von der verstärkten Budgetkommission beschlossenen Fassung, bei Verathung des Konsolidationsgesetzes im Jahre 1869, durch welches der obligatorischen Amortisation der Staatsschuld ein Ende bereitet werden sollte, ganz anderen Anschauungen huldigten. Damals wurden bereits Bedenken laut und namentlich wurde auf allen Seiten des Hauses anerkannt, daß, soweit die Staatsschuld aus Eisenbahnschulden, also aus Schulden für industrielle Unternehmungen bestehe, die Aufhebung der obligatorischen Amortisation nicht als eine richtige, solide Maßregel angesehen werden könne.

Es mag in dieser Beziehung hier ein von dem Abgeordneten Hammacher in der Sitzung vom 23. Februar 1882 angebrachtes Zitat Platz finden.

Der Berichterstatter über das Konsolidationsgesetz, Abgeordneter v. Hennig, führte aus, daß es nach dem Gesetze ja freigelassen sei, die Staatsschuld zu amortisiren; man solle doch Vertrauen haben zu der Staatsregierung, zu der Finanzverwaltung; wenn die Verhältnisse günstig wären, so würde man ja zweifellos die Staatsschuld zurückzahlen. Am stärksten warnte vor dieser optimistischen Auffassung damals der Abgeordnete Birchow, derselbe sagte:

„Bei diesen vielen Versicherungen von der „festen Absicht“, freiwillig zu amortisiren, ist mir immer das alte Sprichwort



in den Sinn gekommen, daß der Weg zur Hölle mit guten Vorsätzen gepflastert sei. Ich habe mir bis jetzt noch gar kein Bild machen können, wann denn die Eventualität eintreten wird, wo diese guten Vorsätze sich verwirklichen sollen. Herr von Bennigsen hat das sehr schöne Amendement eingebracht, es solle sich dann verwirklichen, wenn etatsmäßige Ueberschüsse vorkommen. Meine Herren, ich habe leider nicht die Zeit gehabt, unsere Stats speziell durchzusehen; indessen meine Erinnerung ist eine nicht ganz kleine, und ich erinnere mich nicht, daß es jemals einen Etat seit der Einführung der Konstitution in Preußen gegeben hat, der etatsmäßige Ueberschüsse besessen hätte. Wenn die Einnahmen stiegen, so fand sich immer eine große Zahl von neuen Ausgaben, daß sich der Ueberschuß sofort verwenden ließ, und die Kunst des preussischen Finanzministers war nicht, nachzusehen, wie er diese Ueberschüsse für Schuldentilgung oder dergleichen entferntere Zwecke zu verwenden habe, sondern es fanden sich immer so viele naheliegende Zwecke, daß er Noth hatte, trotz aller wachsenden Einnahmen zu balanziren.“

Die Minorität der Abgeordneten, welche bei Berathung des Gesetzes bezüglich der finanziellen Garantien an den Beschlüssen des Hauses von 1879 festgehalten hatte, wurde von ähnlichen Befürchtungen geleitet; sie wollte eben nichts Anderes, als die Wiedereinführung der obligatorischen Amortisation der jetzt allein vorhandenen Staats-eisenbahnkapitalschuld.

Für dieses Verlangen waren hauptsächlich Rücksichten auf eine günstige Entwicklung der wirthschaftlichen Verhältnisse maßgebend, welche mehr und mehr, und besonders in Deutschland, von der Gestaltung der Transportverhältnisse beeinflusst wird.

Es darf hier wohl darauf verzichtet werden, die Bedeutung billiger Transportmittel für das Gesamtgedeihen der Nation im Allgemeinen darzulegen; nur einzelne Gesichtspunkte mögen hervorgehoben werden. Deutschlands Industrie und Gewerbe produziren weit über den Bedarf des eigenen Landes; die Existenz dieser Produktion ist demgemäß abhängig von der Möglichkeit, den Ueberschuß, im Wettbewerb mit den Erzeugnissen anderer Länder, auf dem Weltmarkt abzusetzen. In dem von diesem Wettbewerb bedingten schweren Kampfe bleibt Sieger, wer die beste Waare zum billigsten Preise an den Absatzort legen kann; in dem Weltmarktpreise aber bilden die Transportkosten immer einen sehr erheblichen Faktor, ganz besonders aber für die deutsche Produktion.



Die Erfüllung der ersten Bedingung für den Sieg, die gute bezw. beste Beschaffenheit der Waare, liegt meistens, unter den gleichen Bedingungen, unter denen auch das Ausland arbeitet, in der Hand der Produzenten selbst; Deutschland scheint auf dem besten Wege, in dieser Beziehung den Kampf überall aufnehmen zu können. Hinsichtlich der Preisstellung mit bedingenden Transportkosten ist die deutsche Produktion jedoch außerordentlich im Nachtheil. Die verschiedenen Rohmaterialien lagern für die gemeinsame Verarbeitung geographisch sehr ungünstig, da die Zusammenbringung derselben meistens weite Transporte erfordert. An diese Lagerungen gebunden, hat die gewerbliche Thätigkeit in den Bezirken des Binnenlandes, also weit von der Küste, die höchste Entwicklung und Ausbildung erlangt. Demgemäß ist der Bezug ausländischer Rohmaterialien und Halbfabrikate kostspielig, ebenso wie die Versendung der Fabrikate nach den Häfen. Für alle diese Transporte aber ist die Produktion in der Hauptsache auf die Eisenbahnen angewiesen, da Deutschland, abgesehen von seinen wenigen Hauptströmen, eines Netzes von Wasserstraßen für den Binnenverkehr und die Verbindung mit den Häfen, wie es konkurrierende andere Länder besitzen, zur Zeit noch entbehrt.

Aber nicht nur die industrielle Produktion, sondern auch das umfangreichste und damit wichtigste Gewerbe, die Landwirtschaft mit Ackerbau und Viehzucht, hat heute in erheblichem Maße mit dem weiten Transport ihrer Erzeugnisse zu rechnen. Denn mit der zunehmenden Beweglichkeit der schnell sich vermehrenden Bevölkerung, mit dem Anwachsen immer zahlreicherer Plätze, an denen sich, der besseren Arbeitsgelegenheit wegen, der Ueberschuß der Bevölkerung des platten Landes konzentriert, mit der gewaltigen Entwicklung der landwirthschaftlichen Nebengewerbe zu Großbetrieben in voller Bedeutung und mit dem hierbei erforderlichen Eingreifen der spekulativen Handelsthätigkeit, ist auch die Landwirtschaft gezwungen mit der Möglichkeit des Absatzes auf weite Entfernungen sehr ernst zu rechnen und, wie bei der Industrie, die Kosten der Transporte den sonstigen Kosten der Produktion zuzurechnen.

Für den Handel aber ist die leichte Beweglichkeit der Waaren eine der hauptsächlichsten Grundlagen des Bestehens und der Entwicklung; denn je günstiger die Umstände sind, unter denen er seine bedeutungsvolle Aufgabe erfüllen kann, Vermittler zwischen Bedarf und Angebot zu sein, und je umfassender er in Bezug auf lokale Ausdehnung seine Unternehmungen betreiben kann, desto vortheilhafter für die Gesamtheit und gewinnbringender für sich wird er jene Aufgabe erfüllen können.

Handel, Landwirtschaft und Industrie aber bilden zusammen die wirtschaftliche Grundlage des Staates, und die moderne Entwicklung auf



allen Gebieten macht den Staat bezüglich seiner höchsten Interessen immer mehr abhängig von der Festigkeit und Sicherheit jener Grundlage, von dem Gedeihen und der Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens.

Wie dieses aber von den Transportverhältnissen und in Deutschland, speziell in Preußen, ganz besonders von den Erleichterungen abhängt, welche im Eisenbahnverkehr geboten werden können, ist hier wohl ausreichend erwiesen worden. Für den hierbei maßgebenden Güterverkehr liegen diese Erleichterungen fast ausschließlich auf dem Gebiete der Frachtpreise, der Tarife.

Die Erreichung der in dieser Beziehung nothwendig weit zu steckenden Ziele ist aber von der Erfüllung zweier Bedingungen abhängig. Die Eisenbahnen als solche dürfen nicht als Quellen betrachtet werden, aus denen dem Staate direkt Einnahmen zur Verrückung seiner allgemeinen Bedürfnisse zufließen. Diese Einnahmen muß und wird der Staat sicherer und mit größerem Erfolge aus der Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens schöpfen, wenn dasselbe durch die höchste Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen befruchtet wird. Zweitens ist bei dem in den deutschen Ländern zur Herrschaft gelangten Staatsbahnsystem diese höchste Leistung auf dem Gebiete der Frachtpreise nur zu erreichen durch Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld; durch sie kann allein die Möglichkeit gegeben werden, die Tarife allmählig um denjenigen Betrag zu ermäßigen, den die Verzinsung des für die Herstellung angelegten Kapitals nicht mehr erfordert.

Welche Beträge aus den Ueberschüssen der Preussischen Staatseisenbahnen in den letzten 6 Jahren — für 1886/87 und 1887/88 nach dem Etat — zur Amortisation der Staatseisenbahnkapitalschuld und zu allgemeinen Ausgaben des Staats verwendet worden sind, ergiebt die Tabelle, welche wir dem „Anhang“\*) zu dieser Schrift folgen lassen.

\*) Im „Anhang“ ist eine Zusammenstellung der auf das Ankaufsrecht und Anfallsrecht der Privateisenbahnen bezüglichen Bestimmungen in anderen Ländern gegeben.

## Anhang.

### Zusammenstellung

der

auf das Ankaufsrecht und Anfallsrecht der Privateisenbahnen bezüglich  
Bestimmungen in den bedeutendsten Staaten.

#### Oesterreich.

Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854 (gültig für alle Kronländer, mit Ausnahme der Militairgrenze), betreffend die Ertheilung von Konzessionen für Privateisenbahnbauten.  
(Eisenbahn-Konzessionsgesetz.)

#### § 7.

Die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benutzung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Konzession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theil der Benutzung des Publikums übergeben wird.

#### § 8.

Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grund und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zubehör in brauchbarem Zustande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmung nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.



**Frankreich.****Modèle général de cahier des charges d'une concession  
de chemin de fer.****Titre III.****Durée, rachat et déchéance de la concession.****Art. 35.**

Die Dauer der Konzession beträgt 99 Jahre. Sie beginnt am . . .  
und endet am . . .

**Art. 36.**

Mit Ablauf der Konzession und allein durch das Faktum des Ablaufs tritt der Staat in alle Rechte der Gesellschaft hinsichtlich der Eisenbahn und ihres Zubehörs, sowie unmittelbar in den Genuß ihrer Erträge.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn und alle zugehörigen Immobilien, welcher Art sie auch seien, in gutem Zustande zu erhalten, so z. B. die Baulichkeiten der Bahnhöfe und Stationen, die Schuppen, Werkstätten und Magazine, die Wärterhäuser etc. Desgleichen alle unbeweglichen Gegenstände, welche zur Bahn gehören, wie Barrieren und Einfriedigungen, Wege, Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserbehälter, Wasserkrähne, stehende Maschinen etc.

In den letzten fünf dem Ende der Konzession vorhergehenden Jahren hat der Staat das Recht, die Einnahme der Eisenbahn einzuhalten und sie zur Instandhaltung derselben und ihres Zubehörs zu verwenden, wenn die Gesellschaft nicht im Stande ist, diese Verpflichtung ganz und vollständig zu erfüllen.

Hinsichtlich der Mobilien, z. B. der Transportmittel, Baumaterialien, Brennmaterialien und Vorräthe aller Art, des Mobiliars der Stationen, der Geräthschaften der Werkstätten und Bahnhöfe, ist der Staat auf Verlangen der Gesellschaft verpflichtet, alles nach einer durch Sachverständige bewirkten Schätzung zu übernehmen und umgekehrt die Gesellschaft auf Verlangen des Staates, es ihm in gleicher Weise zu überlassen.

Jedenfalls ist aber der Staat nur zur Uebernahme derjenigen Vorräthe verbunden, welche zum Betriebe der Bahn für 6 Monate erforderlich sind.

**Art. 37.**

Zu jeder Zeit nach Ablauf der ersten 15 Jahre der Konzession hat der Staat die Befugniß, die ganze Konzession der Bahn zurückzukaufen.

Behufs Bestimmung des Kaufpreises nimmt man die jährlichen Reinerträge der sieben dem Rückkauf vorangehenden Jahre, zieht davon die der zwei schwächsten Jahre ab und berechnet den Durchschnittsbetrag der anderen fünf Jahre.

Dieser Betrag bildet die Jahresrente, welche der Gesellschaft während der noch übrigen Konzessionsjahre zu zahlen ist.

In keinem Falle darf der Betrag der Rente geringer sein, als der des letzten der sieben zur Vergleichung herangezogenen Jahre.

Die Gesellschaft empfängt außerdem in den dem Rückkauf folgenden drei Monaten die Entschädigungen, auf welche sie bei Ablauf der Konzession gemäß Art. 36 ein Anrecht haben würde.

Gesetz vom 23. März 1874.

Art. 12.

Was die bereits vorhandenen Eisenbahngesellschaften anlangt, so darf, wenn die Regierung das ihr durch Art. 37 der Konzessionsbedingungen vorbehaltene Rückkaufsrecht ausübt, jede Gesellschaft verlangen, daß diejenigen Linien, deren Konzession wenigstens 15 Jahre zurückliegt, nicht nach den Nettoerträgen, sondern nach dem wirklichen Werthe der ersten Anlage abgeschätzt werden.

### Belgien.

Modèle général de cahier des charges d'une concession  
de chemin de fer.

Art. . . .

Um die Konzessionaire für die Ausgaben und Arbeiten, welchen sie sich unterziehen, zu entschädigen, giebt ihnen der Staat durch das vorliegende Pflichtenheft und unter der Bedingung genauer Erfüllung aller ihrer Obliegenheiten während einer Frist von 90 Jahren von der Betriebseröffnung der ganzen Bahn an die Befugniß, die im nachfolgenden Tarife festgesetzten Gebühren gegen Ausführung der Transporte für Rechnung und Gefahr der Konzessionaire zu erheben:

2c.

Art. . . .

Zu der für den Ablauf der Konzession bestimmten Zeit müssen sich die Eisenbahn und ihr Zubehör in gutem Zustande befinden. Daher hat der Staat, wenn während der fünf vorhergehenden Jahre die Konzessionaire sich nicht in der Lage befinden, dieser Verpflichtung vollständig zu genügen, das Recht, die Erträge einzuhalten und sie zur Herstellung der Bahn und ihres Zubehörs zu verwenden.

Art. . . .

Zur Zeit des Ablaufs der Konzession tritt der Staat in alle Rechte der Konzessionaire ein und nimmt unmittelbar Besitz von der Bahn und ihrem Betriebsmaterial, soweit dasselbe zu dieser Zeit vorhanden ist, und ebenso von ihren Erträgen.



Der Werth des Betriebsmaterials wird den KonzeSSIONairen auf Grund eines Sachverständigen-Gutachtens nach Anhörung der Parteien bezahlt.

Pro not: Der Rückkauf ist in den belgischen KonzeSSIONen gleichfalls in den meisten Fällen vorbehalten. Vgl. z. B. cahier de charges pour un chemin de fer de la vallée de la Dendre art. 43—46.

### Italien.

La legge sulle Opere pubbliche del 20. marzo 1865.

Titolo V. capo V.

articoli 247. 248. 249 (Excerpt):

Die KonzeSSION wird für eine bestimmte Zeit bewilligt.

Nach deren Ablauf folgt der Staat dem KonzeSSIONar in alle Rechte und Erträge der Immobilien und Baulichkeiten der konzeSSIONirten Bahn und ihres Zubehörs. Der KonzeSSIONar behält stets das Eigenthum der Mobilien, Lokomotiven, Wagen, des Mobiliars der Stationen, der Werkzeuge und Geräthschaften, Vorräthe und Brennmaterialien zc.

articolo 284.

Ist ein anderer Termin in der KonzeSSION nicht bestimmt, so hat der Staat das Recht, die Bahn nach Ablauf von 30 Jahren von dem Tage, an welchem sie in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr eröffnet ist, jederzeit zurückzukaufen, unter vorgängiger einjähriger Kündigung, wofern nicht ein anderer Kündigungstermin in der KonzeSSION vorgesehen ist.

In diesem Falle erhält der KonzeSSIONar für die ganze noch bis zum Ablauf der KonzeSSION verbleibende Zeit eine Jahresrente gleich dem dritten Theile der Nettoerträge derjenigen 3 der der Kündigung vorangehenden 5 Jahre, welche den größten Ertrag ergeben haben. Außerdem ist zur Zeit des Rückkaufs oder zu einer anderen etwa in der KonzeSSION bestimmten Zeit der Werth der Mobilien und Vorräthe zu bezahlen, deren Abtretung der Staat ebenso fordern kann, wie der KonzeSSIONar ihn verpflichten, den Erwerb zu bewirken, und zwar zu einem vergleichsweise oder im Streitfalle schiedsrichterlich festzusetzenden Preise.

Die bezeichnete Rente kann nach Wahl des KonzeSSIONars in ein Kapital umgewandelt werden, welches bei einer 5prozentigen Verzinsung der Rente entspricht und zur Zeit des Rückkaufs zahlbar ist.

### Rußland.

Das Anfalls- und Ankaufsrecht ist dem Staate durch die Gesetzgebung nicht vorbehalten. Dagegen sehen die KonzeSSIONen sämmtlich eine bestimmte

Dauer der Konzession vor, nach deren Ablauf die Bahn dem Staate anfällt, desgleichen auch fast überall ein Ankaufsrecht des Staates nach einer entsprechenden Betriebszeit.

Die Dauer der Konzessionen ist sehr verschieden normirt. Sie variiert zwischen 37 Jahren in minimo (Wolga-Don) und 90 Jahren in maximo (Petersburg-Warschau).

In der Regel beträgt sie 81 oder 85 Jahre.

Warschau-Wien hat eine Konzessionsdauer von 85 Jahren

Nikolai-Bahn . . . . .	84	„
Petersburg-Warschau . . . . .	90	„
Riga-Dünaburg . . . . .	75	„
Wolga-Don . . . . .	37	„
Moskau-Njäsan . . . . .	80	„
Moskau-Jaroslaw . . . . .	80	„
Warschau-Bromberg . . . . .	75	„
Woronesch-Moskow . . . . .	81	„
Lodzer Fabrikbahn . . . . .	75	„
Dünaburg-Witebsk . . . . .	85	„
Njäsan-Moskow . . . . .	81	„
Warschau-Terespol . . . . .	75	„
Njäschan-Morshansk . . . . .	85	„
Moskow-Woronesch . . . . .	81	„
Orel-Grjassi . . . . .	81	„
Orel-Witebsk . . . . .	85	„
Kursk-Kiew . . . . .	85	„

u. f. w.

Das allgemeine Konzessionschema von 1857 enthält über das Anfalls- und Ankaufsrechts des Staates folgende Bestimmungen:

.... § 5. Die Konzessionsdauer ist 85 Jahre von Ablauf der 10 Baujahre gerechnet .....

§ 9. Zu jeder Zeit nach Ablauf der ersten 20 Jahre, vom Ablauf der zehnjährigen Bauzeit gerechnet, hat der Staat das Recht des Rückkaufs der Konzession. Um den Rückkaufspreis zu bestimmen, werden die jährlichen Reinerträge der letzten 7 Jahre auf dem ganzen Eisenbahnetz zu Grunde gelegt; davon die Reinerträge der 2 ungünstigsten Jahre abgezogen und aus den verbleibenden 5 Jahren wird der mittlere jährliche Reinertrag bestimmt, welcher die der Gesellschaft in halbjährlichen Raten zu zahlende Annuität bildet. Der Betrag der Annuität darf in keinem Falle geringer sein, als der Reinertrag des letzten Betriebsjahres oder als der nach § 6 garantierte Zinsbetrag.



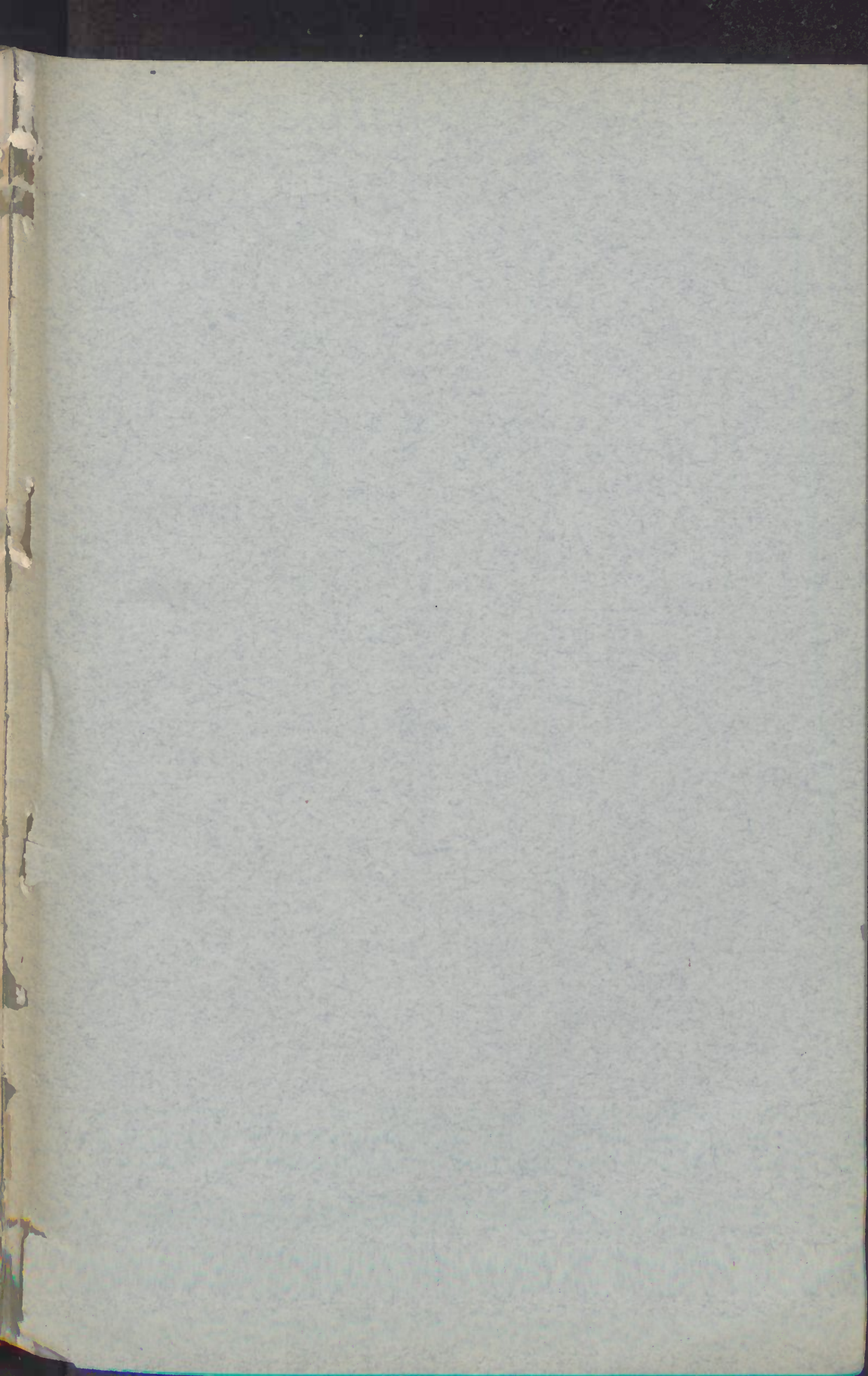
§ 10. Beim Erlöschen der Konzession oder bei Rückkauf tritt die Regierung sofort in den Genuß der Bahnen mit sämmtlichem beweglichen und unbeweglichen Zubehör. Betreffs des beweglichen Betriebsmaterials wird der Gesellschaft der Werth des Theils vergütet, welcher der ursprünglichen Einrichtung zur Inbetriebsetzung hinzugefügt ist, und zwar werden vom überschläglichen Werth des gesammten Betriebsmaterials für jede Meile Bahnlänge 35 250 Thaler für die erste Einrichtung abgezogen (bei welchem Betrage die Abnutzung durch den Gebrauch berücksichtigt ist). Vorräthe an Brennmaterial und anderen Materialien muß die Gesellschaft dem Staate gegen einen nach Uebereinkommen oder durch Sachverständige festgesetzten Preis überlassen.

Die Gesellschaft bleibt Eigenthümerin aller besonderen Bauten, als Coaksöfen, Gießereien, Maschinenfabriken und anderen Werkstätten, Docks, Werkzeugen &c., welche nicht unmittelbar zum Betrieb der Bahn erforderlich sind; ebenso auch aller beweglichen und unbeweglichen Güter, welche sie auf Grund des § 21 erworben hat.

Rechnungsjahr.	Gesamter St-Überschuß. Mk.	Davon sind verwendet				Die Bestimmung vorbehalten über Mk.
		zur Verzinsung der Staatsbahn- Kapitalschuld. Mk.	1) zur Berechnung auf bevorzugte Eisenbahnanleihen, 2) bzw. zur plan- mäßigen Amortisation von Eisenbahnschulden. Mk.	zur Berechnung auf bevorzugte Anleihen. Mk.	zu Staatsausgaben im Allgemeinen Mk.	
1882/83 . . . . .	138 111 576,76	95 756 845,32	1) 15 597 279,16 2) 4 005 204,23	—	2 200 000,00 6 981 456,58	13 570 791,47
1883/84 . . . . .	147 849 144,54	109 848 924,05	1) 19 267 950,56 2) 4 040 438,33	—	2 200 000,00 11 669 956,08	821 875,52
1884/85 . . . . .	186 087 055,49	140 543 558,12	1) 14 266 448,80 2) 3 648 721,71	—	— 19 479 464,26	8 148 862,60
1885/86 . . . . .	193 827 473,63	156 452 087,62	1) — 2) 3 630 880,16	157 950,00 7 680 626,91	2 200 000,00 23 705 928,94	—
1886/87 (nach dem Etat)	212 749 184,00	160 607 443,48	1) — 2) 4 070 130,64	626 790,13	2 200 000,00 45 244 819,75	—
1887/88 (nach dem Etat)	222 003 302,00	166 943 688,22	1) — 2) 4 137 781,07	5 289 208,67	2 200 000,00 43 432 564,04	—
	1 100 627 736,42	830 152 546,81	1) 49 131 678,52 2) 23 533 156,14	13 754 635,71	161 514 189,65	22 541 529,59
			72 664 834,66			

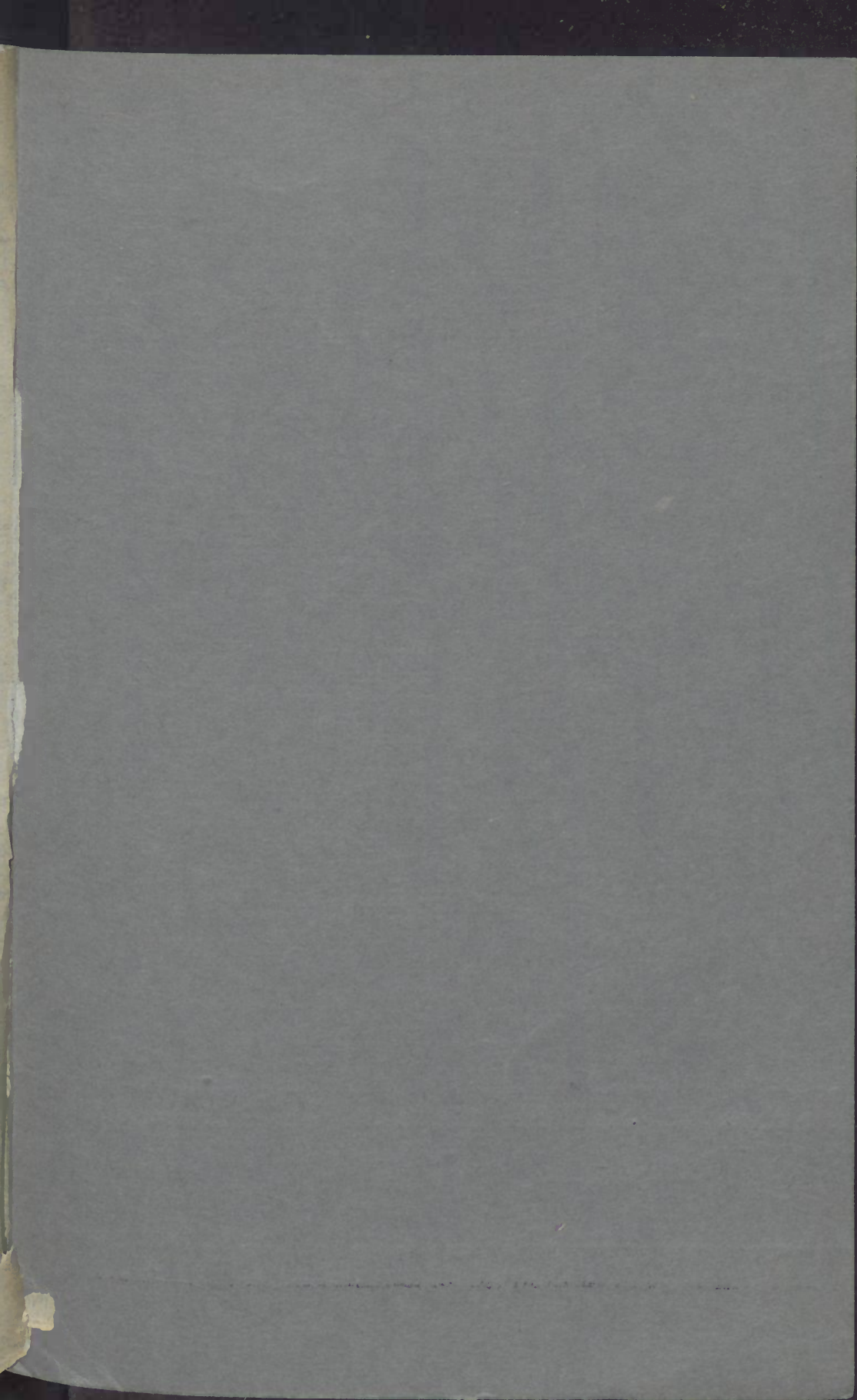




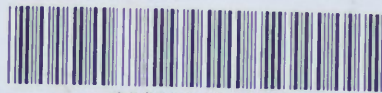












206\$01467859