

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die Odenwald-Eisenbahn**

**Huhn, Eugen Hugo Theodor**

**Mannheim, 1857**

VI. Ob Privat- oder Staats-Bahn?

[urn:nbn:de:bsz:31-247099](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247099)

## VI.

### Ob Privat- oder Staats-Bahn?

Bei der Erbauung der Odenwälder Eisenbahn drängt sich auch wieder die alte Frage auf, ob es besser ist, dass **Privat-Gesellschaften** oder der **Staat** die Bahn erbauen und verwalten sollen, und es kann nicht umgangen werden, auch hier einige Betrachtungen darüber anzustellen.

Man hat zur Entscheidung dieser Frage stets nur die gemachten Erfahrungen zu Rath gezogen und deshalb sich bald für den Bau und Betrieb durch den Staat, bald dagegen ausgesprochen, je nachdem man eben sich durch diese oder jene Erfahrungen mehr oder weniger befriedigt fühlte. Die Einen sagten, der Staat baue solider und Sorge mehr für die Sicherheit der Fahrten, die Andern meinten, Privatgesellschaften bauten wohlfeiler und praktischer und befriedigten besser die Bedürfnisse des Verkehrs und nur in dem Einen Punkte waren Alle stets einverstanden, dass die Angestellten auf Privatbahnen stets thätiger, höflicher und zuvorkommender zu sein pflegen. Uns erscheint dieser Weg der Beantwortung einer so wichtigen Frage nicht der passende, denn er geht nicht von einem richtigen allgemeinen Principe aus und entspringt nicht aus der wahren Würdigung des Eisenbahnwesens selbst.

Als oberste Principien müssen gelten, dass der Staat für die Gesamtheit bloß die Gelegenheit und den Boden zu sichern

hat, auf dem der Verkehr sich bewegt, weshalb ihm die Verpflichtung obliegt, alle grösseren Verkehrsstrassen aus der Staatskasse zu erbauen und zu unterhalten. Der wirkliche Verkehr darauf geht den Staat nichts an, denn dieser ist Sache der Privatconcurrentz. Nur die Posten machten bisher eine Ausnahme aus bekannten Gründen; aber gerade der Umstand, dass dieselben bloß als Regal, als ein besonders vorbehaltenes Recht des Staats gelten und bezeichnet sind, somit als Ausnahme von der Regel, begründet wieder das Princip, dass der Staat selbst an der Bewegung auf den Verkehrsstrassen sich nicht zu betheiligen hat und dass ihm nur das Recht der Oberaufsicht in so weit zusteht, dass nicht die Sicherheit oder das Staatswohl durch die Handhabung des Verkehrs durch die Privatconcurrentz gefährdet werden.

Man könnte hieraus den Schluss ziehen, dass demnach der Staat die Eisenbahnen erbauen und dann dem freien Verkehr überlassen müsse, etwa gegen eine Entschädigung für die Benützung, wie bei den Landstrassen durch ein Strassengeld. Aber die Verhältnisse des Eisenbahnwesens sind noch nicht von der Art, dass solches jetzt schon möglich wäre\*). Als neue Erfin-

---

\*) Wir reden hier nur von der Gegenwart, denn für die Zukunft muss eine grossartige Veränderung im ganzen Eisenbahnwesen vor sich gehen, die wir hier bloß andeuten wollen. Alle Eisenbahnen sind nach unserer Ansicht durch Privatgesellschaften zu erbauen und zu verwalten; aber ihre Concessionen haben nach bestimmter Zeit zu Ende zu gehen und fallen dann die Eisenbahnen dem Staate, d. h. der Gesamtheit anheim, welcher fortan den Bahnkörper zu unterhalten und für die Schienen und die Lokomotiven zu sorgen hat, wie etwa bei den Posten für Stationen und Pferde. Der Staat mag dann einen Brief- und Personendienst einrichten, er muss aber den Güterverkehr der freien Concurrentz überlassen, die gegen Entschädigung für die Benützung sich aller Bahnen bedienen und sie mit eigenen Waggons, Locomotiven und Personal befahren kann. Die Concurrentz wird dann schon für regelmässige und rasche Beförderung des Güterverkehrs sorgen und zwar auf grossen und langen Linien bis in die weiteste Entfernung und es werden die vielen bisherigen Klagen dann rasch und für immer verschwinden. Endlich ist anzunehmen, dass mit der Zeit noch Erfindungen auftauchen, welche an einzelnen Wagen eine ähnliche bewegende Kraft anbringen, so dass dann diese Wagen sich ebenfalls der, dann freilich zu vermehrenden, Schienengeleise bedienen werden.

dungen, die noch lange nicht die nöthige Allgemeinheit erlangt haben und auf ihrer wahren Höhe der Entwicklung angelangt sind, müssen sie vorerst noch eine Art von Monopol bilden, um zum Bau anzureizen und einen ordentlichen Ertrag zu sichern, weil sonst sich keine Unternehmer zeigten, wie ja auch da, wo eine Eisenbahn mit der Zeit nöthig wird und Unternehmer nicht freiwillig sich einfinden, der Staat insofern in das Mittel treten muss, dass er die Zinsen garantirt.

So lange also diese Verhältnisse fortbestehen, müssen wir das Princip aufstellen, dass man die Eisenbahnen der Privat speculation der Regel nach überlasse. Denn die Eisenbahnen können nicht in der Weise fortbestehen, wie es die Staatsbahnen bisher zeigten, sondern sie müssen sich mit einander verbinden, selbst eingreifen in die Regelung des grossen Verkehrs und sowohl dem Handel im Allgemeinen, als sich selbst Concurrnz machen. Auf diese Weise bietet also eine **Staatsbahn**, oder mittelbar dadurch der **Staat, seinen Bürgern**, die sich dem Handels- und Verkehrsleben widmen, **selbst eine Concurrnz**, was er durchaus nicht darf; während doch eine Eisenbahn, wenn sie rentiren und auf die richtige Höhe kommen soll, alle Mittel aufbieten muss, um mit den andern zu concurriren. Hat ein Staat nun eine Staats-Eisenbahn, so legt er gewiss für sich selbst keine zweite an, die mit der ersteren concurrirt, ihr Abtrag thut und sie zwingt, sich kräftiger anzustrengen, und wir haben gerade das beste Beispiel dafür in einigen Projekten für die Odenwaldbahn, welche einzig aus dem Bestreben entsprangen, die Odenwaldbahn bloß der badischen Staatsbahn nutzbar zu machen, sowie aus der Befürchtung, die Linie von Würzburg direkt nach Mannheim möchte die Güter und Personen nur auf einer sehr kurzen Strecke über die Staatsbahn führen. Aus Rücksicht für letztere wollte also der Staat nicht bauen, wie es das Bedürfniss sowohl Mannheims als auch der Odenwaldbahn selbst gebietet, und es zeigen sich daher hier alle Unzutraglichkeiten, welche mit den Staatsbahnen verbunden sind. Privatunternehmer fragen aber nicht darnach, ob die Odenwaldbahn der badischen Rheinthalbahn nützt oder nicht, sondern sie berücksichtigen bloß das Interesse der Odenwaldbahn selbst und suchen sie so gut zu legen, dass sie die grösste Rente einträgt, was schon an und für

sich der beste Beweis dafür ist, dass sie auch die beste und einzig wählbare Linie eingehalten hat.

Mit vollem Rechte hat man ferner hervorgehoben, dass eine Eisenbahn in Privathänden viel besser verwaltet wird und den Bedürfnissen des Verkehrs auf raschere und umfassendere Weise genügt, denn die Verwaltung ist eine kaufmännische, welche den Bedürfnissen zuvorkommt, die Elemente des Ertrags selbst aufsucht und heranzieht, und nicht erst durch den Andrang des Verkehrs vorangeschoben wird und erst gezwungen hintennach kommt. Während die Staatsbahnen nur die Zahl der Staatsdiener vermehren und also der Gesamtheit eine wachsende Last aufbürden, diese Angestellten aber es sich gern bequem machen und daher eine grössere Anzahl bedingen, sind die Beamten und Angestellten der Privatbahnen blos auf Kündigung angestellt und daher im Dienste eifriger und es werden stets neue und frische Kräfte dabei verwendet, welche dann auch besser bezahlt werden können, weil ohnehin ein geringeres Personal nöthig ist. Sodann sind die Privatbahnen keine Verkehrsanstalten, die blos warten, bis der Verkehr kommt, sondern sie sind selbst Spediteure, greifen also selbstthätig in den Handel ein und dies macht nicht blos diese Bahnen einträglicher, sondern der von ihnen herangezogene Verkehr wird auch dem ganzen von ihnen durchzogenen Gebiete zum Vortheile, regt die Thätigkeit an und weckt ein industrie-reiches Leben, wo es nur im Mindesten Wurzeln schlagen kann.

Wir können uns daher bei der Anlage einer Odenwaldbahn entschieden nur für eine Privatbahn aussprechen, weil sonst ihr ganzer, grossartiger Charakter gefährdet würde und weil in ihr Elemente liegen, die nur eine Privatverwaltung nutzbar zu machen und gehörig auszubeuten vermag, wie wir dies später zeigen werden. Und es ist dies Verlangen hier so dringend, dass wir selbst dann dasselbe aufrecht erhalten müssten, wenn die Unternehmer eine solche Zinsengarantie und solche Bedingungen verlangen sollten, dass der Staat, wenn er selbst ein Anlehen machen müsste, billiger damit zu Stande käme und weniger Opfer zu bringen hätte; denn die Ausführung und Uebernahme der Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft wird so nützliche Folgen für die Bahn, wie für das Land selbst haben, dass kein Opfer dagegen in die Waagschale fallen kann, während der Staat wohl die Bahn leichter

bauen, sie aber nie ihrem wahren Ziele entgegen führen würde.

Selbst Diejenigen, welche sonst unbedingt für Staatsbahnen sind, werden anerkennen müssen, dass wenigstens solche internationale Bahnen, d. h. solche, welche die Verbindung mehrerer Länder herstellen und durch verschiedene Gebiete ziehen, der Privatspeculation zu überlassen sind, denn kein Staat wird die Angestellten eines anderen Landes in seinem Bereiche gern Functionen ausüben lassen; Privatunternehmer begünstigen nicht bloß diesen oder jenen Theil, weil der Eine etwa badisch und der Andere bayerisch ist, sondern kennen solche Interessen gar nicht, ausser jenen der Rentabilität und des Nutzens, und was von einer Gesamtverwaltung zu erwarten ist, die von mehreren Staaten gebildet wird, lehrte am Besten die Main-Neckarbahn in jeder Hinsicht.

Unbedingt können wir daher annehmen, dass die Odenwälder Eisenbahn nur der Privatspeculation überlassen werden darf, wie ja auch das mit den Ständen vereinbarte Gesetz über den Bau dieser Eisenbahn nur diese Art der Ausführung billigte und in Aussicht stellte. Denn dem Landtage wird wohl auch noch der wichtige Umstand dabei vorgeschwebt haben, dass die Eisenbahn im allerschlimmsten Falle doch immer einige Prozent Zinsen tragen und also der Staat bei einer Zinsengarantie höchstens auf ein oder wenige Jahre ein oder anderthalb Prozent zu den Zinsen zuschiessen müsste, die später wieder zurück vergütet werden, dass aber der Selbstbau die Aufnahme eines grossen Anlehens durch den Staat und somit eine bedeutende Erhöhung der Staatsschulden bedingte, welche den Kredit des Landes sehr in Anspruch nehmen und späterhin leicht bewirken würden, dass das Land, wenn zu neuen Bedürfnissen wieder grosse Summen nothwendig würden oder die Zeitverhältnisse andere, bedeutende Opfer oder Leistungen verlangten, nicht mehr so willig weiteren Kredit fände und jedenfalls sich auf lange Zeit hinaus die Hände gebunden hätte, was aber alles nicht geschieht, sobald die Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft und auf eigenen Kredit hin ausgeführt wird.