

Grundzüge
der
französischen Eisenbahnpolitik.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doctorwürde bei der philosophischen Facultät
der Universität Leipzig

vorgelegt von

Georg Alexander
Herzog von Mecklenburg-Strelitz.

Leipzig.

Druck von F. A. Brockhaus.

21 134
61

Grundzüge

der

französischen Eisenbahnpolitik.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doctorwürde bei der philosophischen Facultät
der Universität Leipzig

vorgelegt von

Georg Alexander
Herzog von Mecklenburg-Strelitz.



31-2096

Leipzig.

Druck von F. A. Brockhaus.

I.

Zielpunkte der Eisenbahnpolitik.¹

Wenn mit dem Worte „Politik“ überhaupt die aller verschiedenartigsten Begriffe verbunden werden, so ist dies nicht minder der Fall bei dem weit enger abgegrenzten Begriffe „Eisenbahnpolitik“. Der letztere ist durchaus kein feststehender, sondern es besteht über denselben eine ziemlich analoge Fraglichkeit, wie über den Begriff der Politik im Allgemeinen.² Vom nationalökonomischen Standpunkte ist es aber vollkommen genügend, wenn man den Begriff der Eisenbahnpolitik definirt als das Verhalten des Staates zu den Eisenbahnen in Gesetzgebung und Verwaltung. Dieses Verhalten des Staates zum Eisenbahnwesen ist natürlich abhängig von der besonderen wirth-

¹ Lorenz Stein, Handbuch der Verwaltungslehre. 2. Aufl. Stuttgart 1876. S. 402 ff. Emil Sachs, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. II. Wien 1879. Adolph Wagner, Finanzwissenschaft. Bd. II, S. 550 ff. Leipzig und Heidelberg 1877. Hermann Rösler. Das sociale Verwaltungsrecht. Bd. II, S. 431 ff. Erlangen 1873. Wilhelm Roscher, Nationalökonomik des Handels- und Gewerbefleißes. §. 85 ff. Stuttgart 1882. Max Maria v. Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens. 3. Aufl. Leipzig 1873.

² Siehe über die verschiedenen Definitionen der Politik: Franz von Holtzendorff's Principien der Politik. 2. Aufl., S. 1 ff.

haftlichen Natur dieses Verkehrsweiges und seinen Leistungen gegenüber der Volkswirtschaft, durch welche ein so gewaltiger Einfluß auf die gesammte Entwicklung eines Landes ausgeübt wird.

Sowohl im gesammten Verkehrsweisen, als auch bei den Eisenbahnen ganz speciell, tritt uns die Thatsache nur zu deutlich entgegen, daß hier die bloße Privatwirthschaft in sehr beschränktem Wirkungskreise auftreten kann. Es folgt daraus, daß die Darbietung der einzelnen Verkehrsleistungen meistens nicht von eigentlichen Privatunternehmungen und nach den Gesetzen der Privatwirthschaft vor sich gehen kann, sondern von Wirthschaftsverbänden, oder Wirthschaftsorganismen höherer Ordnung und nach den ihnen entsprechenden Gesetzen ins Werk gesetzt werden muß. Diese Wirthschaftsverbände sind einerseits der Staat mit seinen Organen, andererseits frei constituirte, jedoch staatlich regulirte Unternehmungen meist collectiver Natur, welchen die Regierung unter bestimmten Bedingungen die Erfüllung gewisser Wirthschaftsaufgaben überträgt. Seine Rechtfertigung findet dieses Verhältniß darin, daß eine Eisenbahn eine öffentliche Straße ist, welche sich aber von den übrigen öffentlichen Straßen ganz besonders dadurch unterscheidet, daß sie nur von auf Schienen laufenden Wagen von ganz bestimmter Spurweite befahren werden kann und das Befahren des Schienentweges nur den Wagen der Bahneigenthümer zusteht, welche letzteren dem Publikum die Möglichkeit gewähren müssen, sich selbst, wie seine Waarengüter auf diesem Wege zu befördern.

Hieraus ersehen wir, daß der Eisenbahnbetrieb ein ökonomisches Monopol ist, welches der Staat entweder sich selbst vorbehalten muß, oder einer Privatgesellschaft unter gewissen

Bedingungen übergeben kann, welche der Staat durch seine Gesetzgebung zu ordnen und zu regeln verpflichtet ist.

Wie wir sehen, kann also eine Eisenbahn nur entweder durch den Staat selbst, oder durch eine Privatgesellschaft unter staatlicher Oberaufsicht gebaut und betrieben werden, und unwillkürlich tritt an uns die viel besprochene und heutigen Tages sehr brennende Frage heran, ob die Eisenbahnen eines Landes Staats- oder Privatbahnen sein sollen und ob und warum das eine System vor dem anderen den Vorzug verdient.

Wie die Erfahrung bisher gelehrt hat, sind sowohl bei dem einen als auch bei dem anderen System gute Erfolge zu erzielen, wenngleich beide neben ihren großen Vortheilen auch sehr schwer ins Gewicht fallende Nachtheile besitzen.

Die Staatsbahnen haben von vorne herein den Vortheil, daß sie bei ihrer Anlage eine bei Weitem günstigere Stellung einnehmen, als Privatunternehmungen, da sie ja als Anstalten der Staatsgewalt auftreten.

Eine staatliche Eisenbahndirection ist also im Stande, der Gesamtheit der Nation ein bequemes und möglichst billiges Verkehrsmittel zu schaffen, ohne in der Weise auf den reichlichen Gewinn bedacht zu sein, wie etwa eine Privatgesellschaft, welche gerade vornehmlich sich bemühen muß, aus der Bahn den möglichsten Gewinn zu ziehen. Hieraus folgt, daß der Staat aus volkswirthschaftlichen wie staatlichen Rücksichten oft schlecht oder gar nicht rentirende Strecken übernehmen wird, und außerdem wird auch ein staatliches Eisenbahnnetz eines Landes leichter zu einem das Staatsgebiet durchziehenden Ganzen gestaltet werden können. Privatgesellschaften werden dagegen nur den Bau und Betrieb solcher Strecken wünschen, welche voraussichtlich gut rentiren.