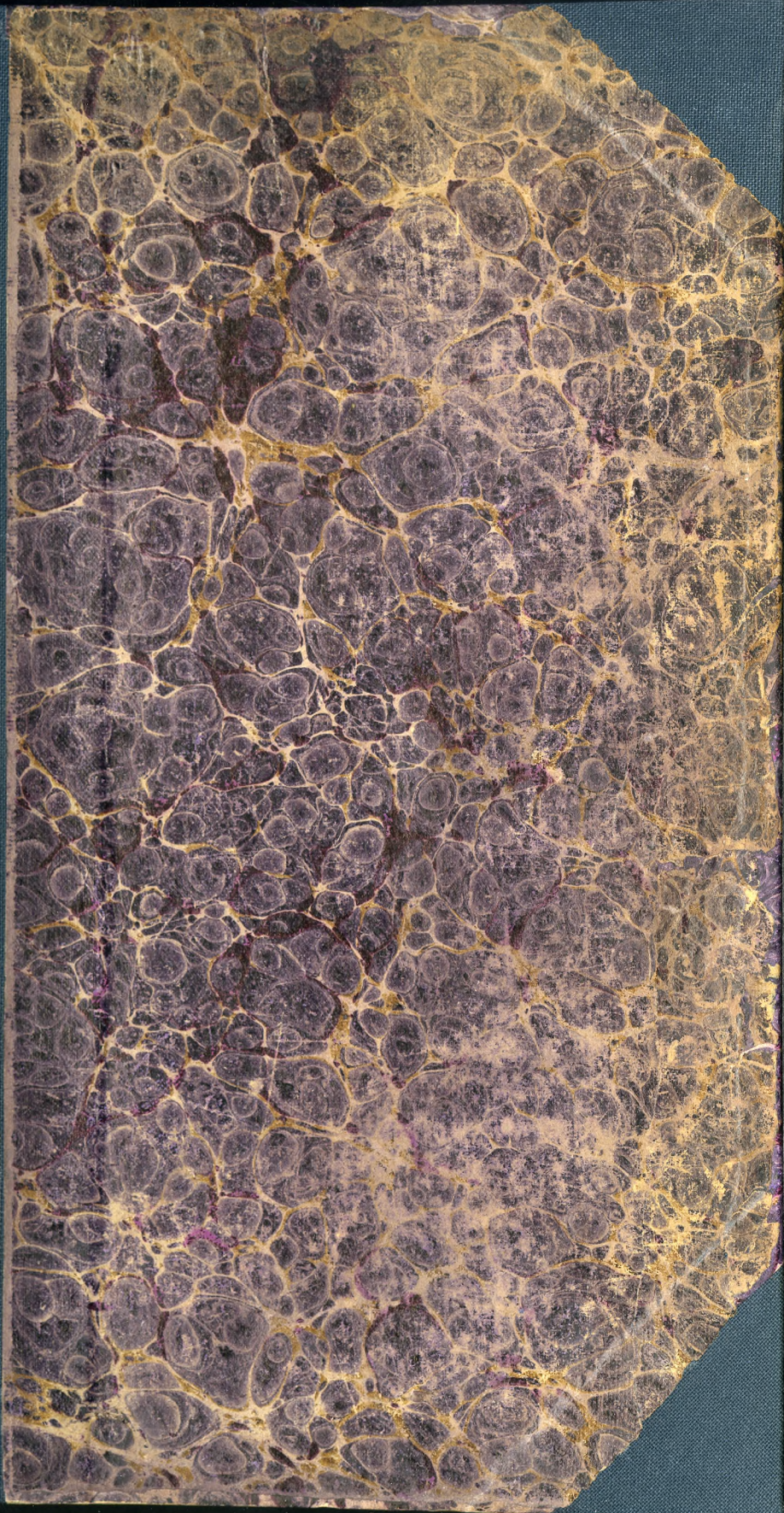


Politikai  
röpiratok

197



# Unsere Eisenbahnen.

Von

Graf Stefan Keglevich.

---

Separat-Abdruck aus dem „Pester Lloyd“ vom Jahre 1880.

5.

**Budapest**

In Kommission bei Ferdinand Letteny & Comp.

1880.



197  
1830

# Unsere Eisenbahnen.

Von

Graf Stefan Keglevich.

---

Separat-Abdruck aus dem „Pester Lloyd“ vom Jahre 1880.

---

5

**Budapest**

In Kommission bei Ferdinand Lettew & Comp.

1880.

51672 00J66004

Dr. BALLAGI GÉZA.

---

Budapest, 1880. Druck von Schöner & Wein.

Im Leitartikel des „Pester Lloyd“ vom 11. Dezember v. J. wurden die Ziffern gruppirt und besprochen, in welchen die Schlußrechnungs-Kommission des Abgeordnetenhauses die durch den Staat in den Jahren 1868 bis inklusive 1877 für garantirte Bahnen geleisteten Vorschußzahlungen und dadurch erfolgten Kapitalsförderungen darstellt.

Gewiß ist es interessant, zu erfahren, wie hoch sich das Kapital beziffern würde, welches der Staat bekäme, wenn die auf die Bahngarantie geleisteten Vorschüsse rückgezahlt würden.

Es ist jedoch nicht meine Absicht, diese vom Abgeordnetenhause seiner Schlußrechnungs-Kommission vorgelegten Fragen zu besprechen; wohl aber will ich mir einige andere Fragen stellen, die das große, nicht regierende, zahlende Publikum weit lebhafter interessieren; diese sind:

1. Wie groß sind die Opfer, welche wir bisher für Kommunikationsmittel gebracht haben?

2. Welche Resultate wurden um jenen Preis erzielt?

3. Was wäre auf diesem Felde noch zu thun?

Ich will diese Fragen zu beantworten trachten und meine Antworten mit Ziffern begründen, insoweit dies dem Privaten möglich ist; es ist dies nicht etwa einer Redensart; ich habe schon einmal bei Verhandlung des Katastergesetzes und jetzt abermals die traurige Erfahrung gemacht, wie schwer es hierzulande ist, sich in den Besitz authentischer Daten zu setzen; insbesondere darum, weil

die Einsicht in die offiziellen Ziffern den Privaten erschwert, ja oft einfach verweigert wird; besonders wenn dieser ein neugieriger, un-bequemer Mensch ist, der nicht zur regierenden Partei gehört und sich's am Ende noch herausnehmen könnte — *horribile dictu* — die Handlung einer hohen Obrigkeit zu bekritleln.

Vorher noch einige Bemerkungen über die Ziffertabellen der Schlußrechnungs-Kommission und die aus denselben gezogenen Schlußfolgerungen des „Pester Lloyd“.

1. Wo sind die in den Jahren 1868 und 1869 unter dem Titel „Staatsgarantie“ gezahlten oder unter demselben Titel zurückempfangenen Vorschußbeträge geblieben?

Es hat ja doch z. B. die Fünfkirchen-Barcser Bahn im Jahre 1869 unter dem Titel der Zinsengarantie einen Betrag von fl. 300.456 erhalten; die I. Siebenbürger Bahn im selben Jahre fl. 623.931 u. s. w.; ich dünkte doch, daß diese Beträge in den Tabellen der Schlußrechnungs-Kommission nicht weggelassen werden durften.

2. Die in den Jahren 1876 und 1877 als Rückzahlung verbuchten und von der Summe der Garantiebeträge abgezogenen fl. 1,695.077 sind nicht etwa erfolgte Rückzahlungen der Bahnen auf Garantie-Vorschüsse, sondern als durchlaufende Posten rückverrechnet, a u d e r w e i t i g e V o r s c h u ß z i f f e r n , w e l c h e d e r Staat in jenen Jahren geleistet hat, welche nicht zurückerstattet werden, daher allerdings von der Summe der Garantiebeträge abzuziehen sind, wenn man jene Summe herausrechnen will, die dem Staate eventuell einmal rückerstattet wird; es ist jedoch ein Irrthum des „Pester Lloyd“, zu glauben, daß die garantirten Bahnen auf die erhaltenen Vorschüsse in den Jahren 1876 und 1877 obigen Betrag von fl. 1,695.077 rückgezahlt hätten; keine einzige jener garantirten Bahnen hat bisher einen Heller zurückgezahlt.

Jener Irrthum könnte im Publikum die Illusion wachrufen, die garantirten Bahnen hätten endlich im Jahre 1876 angefangen, ihre Anlagekosten zu verzinzen, ja sogar die erhaltenen Staatsvorschüsse zurückzuzahlen; leider aber ist das Gegentheil der Fall, indem die garantirten Bahnen in den Jahren 1876 und 1877 höhere Garantiebeträge beansprucht haben, als in dem ersten Betriebsjahre nach Eröffnung je einer ganzen Linie.

So beanspruchten z. B.:

Die ganze Linie im Betriebe	Garantirte Bahnen	Im Jahre	Betrag	Im Jahre	Betrag	Im Jahre	Betrag
vom			ö. W. fl.		ö. W. fl.		ö. W. fl.
<sup>28</sup> / <sub>8</sub> 1870	Die I. Siebenbürg. Bahn	1870	1,346.568	1876	1,626.600	1877	1,627.600
<sup>14</sup> / <sub>9</sub> 1871	„ Alföld-Nymaner Bahn	1871	695.056	„	1,787.000	„	1,527.000
<sup>22</sup> / <sub>10</sub> 1873	„ Nordostbahn	1873	1,846.548	„	2,526.000	„	2,221.700
<sup>7</sup> / <sub>5</sub> 1873	„ Westbahn	„	1,180.698	„	1,414.900	„	1,315.700
<sup>14</sup> / <sub>5</sub> „	„ Ostbahn	1874	3,480.316	„	4595590*	„	4831267*
<sup>32</sup> / <sub>5</sub> 1874	„ I. Galizische Bahn	1874	664.156	„	780.936	„	830.760

Es haben also diese Bahnen in beinahe regelmässiger Progression von Jahr zu Jahr höhere Garantiebeträge in Anspruch genommen und in den Jahren 1876 und 1877 durchwegs höhere als in dem ersten Betriebsjahre nach erfolgter Eröffnung der ganzen Linien; die Reineinnahmen dieser Bahnen sind daher nicht etwa gestiegen, sondern gesunken; — was übrigens nicht einer Verminderung der Brutto-Einnahmen zugeschrieben werden muß, sondern dem übermäßigen Steigen des Ausgabskoeffizienten; dies sei als Trost für die finanzielle Zukunft jener Bahnen angedeutet; — der Effekt für den Staat war jedoch bisher ein höchst betrübender.

I. Was kostet uns das heute im Betriebe stehende, sogenannte Netz von ungarischen Bahnen?

(Ich werde in der ziffermässigen Beantwortung meiner Fragen, wo es irgend möglich ist, die offiziellen Ziffern anführen; nur wo solche nicht zugänglich waren, nehme ich zu privaten Quellen Zuflucht.)

Es wurden im Jahre 1868 unter den

1. Titel Staatsgarantie ausgezahlt . . . fl. 128.040
2. im Jahre 1869 . . . „ 924.387
3. in den Jahren 1870—1877 . . . „ 76,917.428
4. Ferner wurden in denselben Jahren 1868 bis 1877 . . . „ 12,929.030

als nicht rückzahlbarer Vorschuss auf wirkliche Ausgaben an die garantirten Bahnen ausgezahlt.

\*) Zinsenverlust des Staates; im Jahre 1875 betrug der Garantie-Vorschuss der Ostbahn fl. 3,647.419.

Die Schlußrechnungs-Kommission hat diese Posten nicht zu den Garantie-Vorschüssen summirt, und mit Recht, da sie nachweisen sollte, was der Staat in Summe sub titulo Garantie-Vorschüsse an Rückerstattung zu fordern hat; nachdem ich aber wissen will, wie viel der Staat für garantierte Bahnen ausgegeben hat, muß ich diese wirkliche Ausgabesumme zu den Garantie-Vorschüssen addiren; aus demselben Grunde darf ich die im Jahre 1876 und 1877 verbuchten Rückzahlungen nicht abziehen, da dieselben nur durchlaufende Posten und nicht wirklich rückgezahlt wurden.

5. Ferner muß ich zur obigen Summe jene Beträge hinzurechnen, welche den Zinsenverlust des Staates für die Ostbahn in den Jahren 1876 und 1877 repräsentiren. Diese Bahn wurde am 20. Jänner 1876 gekauft; der Staat hatte daher von diesem Tage an den Kaufpreis von 85 Millionen zu verzinsen (75 Millionen Prioritäten und 10,000.000 fl. Geld). Die Zinsen der 75 Millionen Prioritäten sind bereits in obigen 12,929.030 fl. (Rubrik: wirkliche Ausgaben) enthalten.

Ich habe daher noch hinzuzurechnen die Zinsen der Ablösungssumme der . . . fl. 30,013.000  
Aktien mit . . . . . fl. 10,000.000  
ferner einer schon früher auf die Ostbahn investirten Anlagekostenpost per . . . . . fl. 3,574.950

im Ganzen von . . . fl. 13,574.950  
zu 6% ergibt . . . fl. 814.497

der Betriebsüberschuß

der Ostbahn betrug 1876 fl. 333,658

Der Staat erlitt demnach in diesem Jahre einen Zinsenverlust von . . . . . fl. 480,839

Im Jahre 1877 betrug die Reineinnahme der Ostbahn . . . . . fl. 97,481

es blieb also von obigen . . . . . fl. 814.497  
eine Zinsenlast . . . . . fl. 717,016

zur Last zu schreiben.

6. Die an die Bánrebe-Nádasder Sekundärbahn im Jahre 1870 gezahlte Bau-Subvention betrug fl. 176,368

7. Es sind nun noch die Zinseszinsen der im Jahre 1868—1876 gezahlten Garantievorschüsse hin-

zuzurechnen, obwohl diese dem Statte g wiß höhere  
 Verzente gekostet haben, will ich doch nur einen  
 Zinsfuß von 6% annehmen, zu welchem gerechnet  
 sich diese Last beziffert mit . . . . . fl. 11,268.544

es wird daher die Summe von . . . . . fl. 103,541.652  
 den Betrag jener Opfer repräsentiren, welche mir in den letzten  
 zwölf Jahren gebracht haben, um jene 2972.314 Kilometer garantirte  
 Bahnen ins Leben zu rufen.

Es entfallen von diesen Kosten bis Ende 1877 auf den Kilo-  
 meter fl. 34.834, also nahezu ein Drittel der gesammten Anlagekosten.

Die S t a a t s b a h n - L i n i e n haben bis Ende 1877  
 folgende Anlagekosten erfordert, und zwar:

Post Nr.	Seit 1867 gebaute ungarische Staats- bahnen	Bau-Kilo- meter	Anlagekosten, ö. W. fl.
1	Nördl. Linten inkl. Gömörer Indstr.-Bahn	803. <sup>207</sup>	73,683.000
2	Südliche Linie	280. <sup>155</sup>	37,149.797
3	Ankaufspreis der Ostbahn . . . . .	604. <sup>762</sup>	85,000.000
	Gesamttanlagekosten der Staatsbahn . . . . .	1688. <sup>214</sup>	195,832.797
	oder pr. Kilometer ö. W. fl. 116,000. 94 kr.		
	Der Staat hat für garantirte Bahnen verausgabt . . . . .		103,541.652
	Zu Ganzen also f. Eisenbahnen von 1867 b. Ende 1877		299,364.449
	Die Anlagekosten der seit 1867 gebauten garantirten Bahnen sind		269,660.580
	Die Anlagekosten der seit 1867 gebauten Staats- bahnen sind		195,832.797
	Gesamtsumme des seit 1867 in Eisenbahnen in- vestirten Anlagekapitals . . . . .		465,493,377

Welches Resultat haben wir um den Preis jener nahezu 300  
 Millionen erreicht?

Die Verdensgeschichte unserer Bahngründungen ist so bekannt,  
 daß ich es vermeiden kann, diese Orgie von Unsinn und Schwindel  
 eingehend zu besprechen. Ich will daher die absurden oder unlauteren  
 Motive der Eisenbahnwirthschaft mit Stillschweigen übergehen und  
 nur Thatsachen konstatiren.

Von den für unseren Handel nöthigen Hauptlinien wurde seit  
 1867 nicht e i n e e i n z i g e zweckentsprechend ausgeführt.

Bei einzelnen zu Stande gekommenen Bahnen ist eine oder  
 die andere Theilstrecke verwendbar, d. h. sie wäre verwendbar, wenn  
 man sie in der vernünftigen Richtung fortgesetzt hätte; anstatt dessen  
 aber wurden die sinnlosesten Kreuz- und Querbahnen, Kreisstracen,  
 hauptsächlich aber Sackgassenbahnen, u. zw. größtentheils solche von  
 v e i n l o k a l e m Interesse gebaut; von dem grundsalschen Prin-  
 zip ausgehend, man dürfe keine Bahnunternehmung zugrunde gehen

lassen, wurde eine schlechte Bahn nach der anderen vom Staate erworben, jene Tracen aber, welche sowohl den Handel und die Produktion zu heben, als auch die schlechten Bahnen ertragbar zu machen berufen gewesen wären, wurden nicht ausgebaut, theils aus Indolenz, theils aus Mangel an Verständniß, manchmal sogar auch aus dem absurden Grunde, weil man dieselbe für den Staat reservirte. So wurde z. B. die Linie Ofen-Raab-St. Pölten, unsere eigentliche Exportlinie nach Central-Europa, nicht durchgeführt, obwohl der Ausbau derselben ohne Staatsgarantie in Aussicht gestellt war.

Ebenso lagen für die Linien Ofen-Gran, Gran-Galva Konzeptionsgesuche ohne Zinsengarantie-Forderung vor und wurden diese Jahre hindurch abgewiesen, mit der Motivirung, dieselben müssen dem Staate vorbehalten bleiben.

Die Verkehrslinien nach Westen und Süden wurden unvollendet gelassen, auch hierin herrschte ein unsicheres Herumtasten, die klägliche Inpotenz, bald nationale Eifersucht, bald der sinnloseste Haß und die ungegründete Furcht vor der Oesterreichischen Staatsbahn; nebenbei gesagt Gefühle, die uns viele Millionen gekostet haben und noch mehr kosten werden, wenn diese Methode gewordener Unsinn noch lange währen sollte.

Weder mit dem Mittelländischen, noch mit dem Aegäischen Meere, ja nicht einmal mit unserem nationallien Steckensperde „Fiume“ wurden billige und direkte Verkehrs-Verbindungen geschaffen; nach dem Westen eine Sackbahn und eine Kumpfbahn, nach Osten und Nordosten nicht weniger als 8 Sackgassenbahnen ohne Debouchés ins Leben gerufen. Die einzige Richtung, in welcher eine wirkliche Haupt-Staatsbahn realisirt wurde, ist der Norden. Auch diese wurde, weil planlos geschaffen, unzweckmäßig angelegt. Anstatt die kürzeste Schienenverbindung zwischen Salonichi und Hamburg durch unser Land zu führen, durch Ausbau einer der Linien Belgrad-Effegg-Szöny-Neuhäusel-Neutra-Trencsin-Troppau, oder aber Belgrad-Budapest-Gran-Ruttel-Oderberg, kaufte der Staat theuer gebaute Vizinalbahnen an und verband dieselben durch eine noch theurere Gebirgsbahn mit der theuersten gemeinsam garantirten Eisenbahn. Die Folge davon war, daß einerseits der Verkehr einen Umweg von 8 Meilen zu machen genöthigt ist, was auf die Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte auf den nordischen Märkten lähmend einwirkt, andererseits, daß die seitherigen Regierungen den Ausbau der kürzeren und rentableren Tracen in den Nachbarthälern untersagten und hintertrieben, um nur in ihrem Meffort-Budget wenigstens eine rentable Staatsbahn aufweisen zu können, — nicht bedenkend, daß der Ausbau jener 8 Meilen kürzeren Strecke dem Handel des Landes sowohl, wie der Produktionskraft

jener Gegenden hundertmal mehr Gewinn brächte, als der Zinsverlust jener kurzen Staatsbahnstrecke beträgt, — nicht bedenkend ferner, welche namlose Ungerechtigkeit und Vergewaltigung darin liegt, Gegenden, die zu den höchstbesteuerten gehören, den Ausbau ihrer Kommunikationsmittel aus eigenen Kräften, ohne Staatsgarantie, aus fiskalischen Gründen zu verweigern, während in anderen Gegenden Bahnen von rein lokalem Interesse, z. B. Gömörer Industriebahnen, Bánrévé—Nádasder Sekundärbahn, durch Staatssubvention ins Leben gerufen werden.

Wäre die ungarische Regierung in der Anlage und Vervollkommnung unseres Kommunikationswesens nach einem durchdachten Plane vorgegangen, so hätte sie selbstverständlich vor Allem an die Herstellung jener Wasserstraßen schreiten müssen, welche den Export des Landes, wie den Transitohandel des Auslandes zu vermitteln durch ihre Wohlfeilheit in erster Linie berufen waren; es wäre somit die Beseitigung aller Schiffsahrt-Hindernisse und die Einbürgerung der Kettenschiffsahrt in der ganzen Länge der Donau die dringendste, unaufschiebbare Aufgabe gewesen; in organischer Verbindung und Aufeinanderfolge mit dieser hätte dann die Schiffbarmachung der Nebenflüsse, hauptsächlich der Save und Kulpá, endlich der Anlage von einigen größeren Schiffsahrt-Kanälen durchgeführt werden müssen.

In zweiter Linie war das staatliche Eisenbahnnetz zu projektiven und die Anlage dieses kostspieligeren Verkehrsmittels auf jenen Linien von Staatswegen und auf Staatskosten anzubahnen, auf welchen der Handelsverkehr ganzer Landestheile mit der Hauptstadt, dann von den Quellen desselben zu seinen Absatzgebieten, schließlich ein größtmöglicher Theil des ausländischen, insbesondere morgenländischen Handels mit dem Norden und Westen zu vermitteln, und auf dem kürzesten Wege und womöglich durch unsere Hauptstadt zu führen war.

Außer diesen Hauptbahnen, welche vermöge ihrer kommerziellen Bedeutung wohl naturgemäß Staatsbahnen sein mußten, und einiger Linien von strategischer Wichtigkeit, hätte der Ausbau aller anderen sich an die Hauptbahnen organisch anreihenden Nebenlinien der Privat-Initiative überlassen werden sollen, und war diese durch technisch freisinnige, finanziell vorsichtige, niemals aber fiskalisch engherzige legislatorische Verfügungen zu fördern und energisch zu unterstützen.

Vermöge unserer in dieser Beziehung äußerst günstigen geographischen Lage mußten die Hauptbahnlinien die Radialen eines

Kreises bilden, dessen Umfang mit unserer Landesgrenze im Wesentlichen zusammenfallend zu denken ist.

Außer den 1867 schon bestandenen drei Radiallinien nach West, Süd und Ost, von welchen Richtungen die beiden ersteren durch die Oesterr. Staatsbahn und Südbahn, die dritte, allerdings unvollständig, durch die Theißbahn gebildet war, wäre durch Anlage weiterer sechs Radiallinien das Bedürfniß des Staates in kommerzieller wie strategischer Hinsicht vollständig zu befriedigen gewesen.

Ob diese Hauptbahnen durch Gewährung einer Zinsengarantie oder in Eigenregie des Staates anzubauen gewesen wären, ist heute und hier überflüssig zu erörtern; unbedingt aber war der Ausbau dieser Linien, und nur dieser Linien, und nicht dieser Linien, und Sache des Staates war es, nur diese Linien, aber alle diese Linien in organischer Reihenfolge ins Leben zu rufen, und zwar weder um jeden Preis, noch so billig als möglich, sondern eben um den Preis jener Opfer, welche das staatliche Interesse und die nachhaltige steigende Leistungsfähigkeit erforderten. Leider ist dies nicht geschehen.

Wenn wir die Tracen der garantirten und Staatsbahnen zergliedern, so gelangen wir zu dem betäubenden Resultate, daß, während einerseits die Hauptverkehrslinien nicht geschaffen wurden, andererseits eine ganze Menge Vizinallinien auf Kosten des Staates gebaut wurden, und zwar — und dies ist die größte Sünde der verfloffenen Jahre auf diesem Gebiete — um den Preis von solchen Opfern, durch welche ebenso viele Kilometer notwendiger Hauptbahnen herzustellen gewesen wären.

Die folgende Zusammenstellung der seit 1867 gebauten garantirten und Staatsbahnen, je nach dem Interesse, dem sie zu dienen befähigt sind, in ihre Theilrecken zerlegt, möge dies darstellen.

Post-Nr.	Auf ungarischem Gebiete seit 1867 gebaute garan- tirtc Bahnen.	Linien von				Effektive Bau- kosten per Kilo- meter
		staatlichen		lokalen		
		Interesse				
		Kilomtr.	effektive Baukosten	Kilomtr.	effektive Baukosten	
1	Kaschau-Oderberger.					
	Kaschau-Abos	16'0	2852048			178.253
	Abos-Muttel			213'0	37153261	178.253
	Muttel-Landesgrenze	57'67	10285048			178.253
	Flügel: Abos-Cyperies	17'1	3048126			178.253
	I. ung.-galizische Bahn	120'03	14486013			120.717
	Westbahn.					
	Stuhlweissenburg-Jennersdorf	234'835	23753625			101.166
	Naab-El.-Gzell			69'941	7097546	101.166
	Alföld-Fiume			392'28	37000000	94.316
	Arad-Temesvár			55'5	5703200	102.840
	Bánréve-Nádasd			27'4	529000	19.340
	Donau-Drau	166'20	11590400			69.730
	Cyperies-Tarnow	59'20	7244000			122.250
	Künnfirchen-Barca			68'0	6913200	101.662
	I. Siebenbürger.					
	Arad-Petrozseny	236'231	28506.978			120.690
	Pisthy-Karlsburg			53'842	6493022	120.690
	Nordostbahn.					
	Tebreczen-Szigeth	221'282	23247334			105.077
	Whireghháza-Munkács	110'335	11590000			105.077
	Szerencs-Nijely-L.-Miháti	64'098	6735430			105.077
	Zweiglinien			184'608	16242182	87.985
	Aug. Ostbahn					
	Großwardein-Kronstadt	484'084	78146640			161.460
	Zweiglinien			120'678	19417585	161.460
	Im Ganzen Linien von staat- lichem Interesse	1787'065	221485672			123.830
	Im Ganzen Linien v. lokalem Interesse			1185'249	136548996	113.318
	Garantirtc Bahnen zusammen			2972'314	358034668	119.628
	Seit 1867 gebaute Staatsbahnen.					
	I. Nördliche Linien.					
	Best.-S.-Tarján	123'524	7859549			63.640
	S.-Tarján-Muttel	187'767	21103679			112.373
	Bester Verbindungsbahn (Ab- zweigung)	12'039	6722275			560.190
	Hatvan-Misfoltc inclus-Bámoe					
	Győr-Gyöngyös	128'217	8413632			67.111
	Hatvan-Szolnok			68'973	3995183	57.985
	H.-Abony-Erlau			16'711	694538	41.589
	Misfoltc-Diósgyőr			7'698	310982	40.389
	Misfoltc-Bánréve			45'491	1801137	39.585
	Bánréve-Killet			48'350	1380000	28.512
	Bánréve-Dobfina } Gömör			70'108	3029501	43.217
	Keleb-Tisfoltc }			49'709	2876367	57.875
	Altschl-Neufohl			21'614	980818	45.408
	II. Südliche Linien.					
	Jákány-Ugram	103'172	6457425			62.572
	Karlstadt-Fiume	176'983	25207225			142.429
	III. Schmalspurbahn.					
	Gr.-Breznik-Schemnitz			23'096	900000(?)	38.960
	Im Ganzen Linien von staat- lichem Interesse	731'702	75763785			103.545
	Im Ganzen Linien v. lokalem Interesse			351'75	15968526	42.540
	Im Ganzen Staatsbahnen	1083'452	91792311			84.755

Aus diesen beiden Tabellen ist ersichtlich, daß von den seit 1867 mit Staatsgarantie gebauten Privatbahnen 1185.<sup>249</sup> Kilom. rein lokaler Natur sind, von den Staatsbahnen aber 351.<sup>75</sup> „ daß also von den in diesen 12 Jahren gebauten

4055.<sup>766</sup> Kilometer Bahnen . . . . . 1536.<sup>999</sup> Kilom. sind, denen die Staatsunterstützung nicht oder wenigstens nicht in so hohem Maße gebührt hätte und deren Ausführung der Privat-Initiative zu überlassen war; wäre dies geschehen, so wären diese Bahnen zum großen Theile wohl gebaut worden, jedoch rationeller, d. h. den Lokalverhältnissen entsprechend, d. h. einfacher, also billiger; zwei Bahnen liefern das eklatante Beispiel, wie wohlfeil bei uns gebaut werden kann, wenn dies im Interesse Jener liegt, welche die Bahnen ins Leben rufen; die eine von diesen ist die Körösthäl-Bahn, eine Schöpfung des Barons Franz Klein, welche ihm in jeder Beziehung zur größten Ehre gereicht; dieselbe wurde mit 16.900 fl. Anlagelkosten per Kilometer hergestellt, am 1. Feber und 10. Mai 1878 eröffnet und hat im selben Jahre ihr Anlagekapital mit 6 Prozent verzinzt; ein Unikum in der Geschichte ungarischer Bahngründung!

Die B á n r é v e-N á d a s d e r Bizinalbahn wurde in den Jahren 1872 und 1873 gebaut, ihre Anlagelkosten betragen per Kilometer 19.340 fl.

Durch den Gesetz-Artikel XXXII: 1870 wurde dieser Privatbahn eine Maximal-Subvention bis zu einem Drittel des festgesetzten Anlagekapitals von fl. 529.000 bewilligt; es ist wohl wahrscheinlich, daß diese Subvention in ihrer ganzen Höhe in Anspruch genommen und auf „Geldbeschaffungs-Auslagen“ verwendet wurde und daher die effektiven Baukosten nur zwei Drittel jener Anlagelkosten-Ziffer betragen, also 12.894 per Kilometer. In Anbetracht der damaligen hohen Einheitspreise eine wohlfeil zu nennende Bauziffer.

Es ist, nebenbei gesagt, zu bedauern, daß die Konzeßionäre dieser Bahn ebenso wie die Regierung, so hartnäckig über Baukosten und Betriebsergebnisse schweigen; der Wunsch, dieselben kennen zu lernen, ist natürlich und das Recht hiezu, in Anbetracht der staatlichen Subvention, gewiß unanfechtbar.

Die angeführten Beispiele beweisen, daß es auch am Anfange des ablaufenden Jahrzehents möglich war, wohlfeil zu bauen; es dürfte nicht zu hoch gegriffen sein, wenn man im Großen und Ganzen annimmt, daß die seit 1867 mit Staatsgarantie gebauten Bahnen um die Hälfte des Betrags der nominalen Anlagekapitalien hätten gebaut werden können, indem gewiß ein Viertel derselben auf die Finanzierung aufgegangen, und ein zweites Viertel durch kostspieliges Bauen vergeudet worden ist; ich gebe zu, daß in den Jahren

1870—1875 größere Finanzirungsofper nothwendig waren, um jene Bahnen überhaupt zu Stande zu bringen und will daher annehmen, daß bei den garantirten Bahnlirien, an deren Zustandekommen der Staat interessirt war, nur 10 Perzent, bei solchen von lokaler Bedeutung 25 Perzent hätten erspart werden können; es hätte dies betragen:

Ersparniß

Bei 1787·065 Kilom. Bahnen von staatlichem Interesse mit einem Anlagekapital von fl. 221,485,672	
10% = rund . . . . .	fl. 22,000.000
bei 1185·249 Kilom. Bahnen von lokalem Interesse	
fl. 136,548.996 25% = rund . . . . .	„ 34,000.000
im Ganzen also bei den garantirten Bahnen . . . . .	„ 56,000.000

Unter den Staatsbahnen sind es die Linien S. Tarján-Ruttele, mit fl. 112.373 per Kilom. und Karlsstadt-Fiume mit fl. 142.429 per Kilom., an welchen wohl auch hätte viel erspart werden können, und zwar bei der ersteren fl. 21,103.679 Baukosten 10% = rund . . . . . „ 2,000.000 bei der zweiten fl. 25,207.225 Baukosten mindestens 20% = rund . . . . . „ 5,000.000 ferner durften die lokalen Bahnen niemals theurer gebaut werden, als durchschnittlich mit fl. 30.000 per Kilometer; es hätten also bei derlei Baukosten fl. 15,968.526 sicher . . . . . „ 5,000.000 Minderausgabe erzielt werden können.

Es hätten also an Bau- und Anlagekosten ferner 4055·766 Kilom. Bahnen erspart werden können fl. 68,000.000 Dieser Betrag hätte sogar, nach damaligen Preisen, genügt, um auszubauen: weitere 500 Kilom. Hauptbahnen zu fl. 100.000 . . . . . „ 50,000.000 und garantirte 500 Kilom. Nebenbahnen zu fl. 36.000 „ 18,000.000 ohne jede neuere Belastung des Staates und der Steuerträger.

Wenn eine neufreirte Bahn Jahre braucht, bis sie ihr Anlagekapital verzinst, so ist dies zu verschmerzen, denn die indirekt Nutzen wird, wenn sie richtig tracirt ist, dem Staate wie dem Einzelnen jene direkten Opfer ersetzen, und früher oder später wird, ja wenn die Bahn vernünftig gebaut ist, auch die direkte Last wieder vergütet werden, die sie in ihren Jugendjahren den Steuerzahlern auferlegt hatte; ein unverzeihlicher, weil nie gut zu machen der Fehler aber ist es, wenn die Bahn theurer angelegt wird, als es vermöge des auf der Tracé existirenden Frachtes

verkehr notwendig ist, denn wenn dies geschieht, wird sich die Bahn nie rentiren und der Mehraufwand der Baukosten ist und bleibt hinausgeworfenes Geld.

Nachdem bei unseren Verhältnissen der Personen- und Güterverkehr unbedeutend ist und nur der Frachtenverkehr für die Rentabilität einer Bahn maßgebend ist, muß die Präliminirung der Einnahmen und dem entsprechend auch der Anlagekosten auf diese basirt werden; bei einem Frachtenverkehr von 100.000 Tonnen auf den Kilometer wird die Brutto-Einnahmen zu einem Tariffaße von 5 kr. per Tonne und Kilometer (für eine Sekundärbahn wohl nicht zu hoch) 5000 fl. betragen, die Reineinnahme, also im günstigen Falle 2500 fl., es darf also das Anlagekapital des Kilometers  $20 \times 2500 = 50.000$  fl. betragen; eine um dieses Anlagekapital gebaute Sekundärbahn wird den Verkehr von 100.000 Tonnen per Kilometer mit Leichtigkeit bewältigen können und späterhin auch eine eventuelle Steigerung desselben bis aufs vierfache ohne neue Investitions-Ausgaben ertragen.

Ist der Verkehr jedoch geringer als 100.000 Tonnen auf dem Kilometer, so wird auch das Anlagekapital der Vizinalbahn s p a r s a m e r bemessen werden müssen, herab, je nach der Verkehrsziffer, bis zur Ziffer der Schleppbahn mit 6000 Anlagekosten per Kilometer; nur ein Verkehr von über 100.000 Tonnen per Kilometer wird zur Anlage einer Normal-Bahn, mit über 50.000 fl. Anlagekapital per Kilometer berechtigen.

Sehen wir nun, wie die Frachtenverkehrsziffern unserer Bahnen stehen; ich entnehme dieselben den Betriebs-Resultaten des Jahres 1877, also 5—10 Jahre nach Eröffnung des Betriebes dieser Bahnen.

	Bezeichnung der Bahn	Betrieb- Kilometer	Von den Frachtm nen durch laufener Weg	Tonnen- Verkehr Kilometer	Ausgab- Coeffiz.
1	Rajchau-Oberberger*	367.5	113,900.512	309.933	55.03
2	Staatbahn nördliche Linie	783.351	182,100.661	232.464	57.4
3	I. Siebenbürger Bahn . . .	290.2	46,026.460	158.603	73.97
4	Fünfkirchen-Barcs . . . . .	68.050	8,675.627	127.480	57.1
5	Staatbahn östliche Linie . . .	607.100	53,459.028	88.056	93.7
6	Nordostbahn . . . . .	575.735	50,263.821	87.304	67.8
7	Westbahn* . . . . .	375.593	28,917.041	76.990	77.6
8	Alföld-Fiume . . . . .	392.28	30,028.856	76.550	58.45
9	Donau-Drau . . . . .	155.971	10,374.407	66.515	96.5
10	Arad-Temesvár . . . . .	57.145	3,169.746	55.468	80.4
11	Staatbahn südliche Linie . . .	279.152	14,590.105	52.266	113.8
12	I. Galizische Bahn* . . . . .	266.89	10,172.545	38.115	102.32
13	Staatbahn, Gr.-Breznitz Schemnitz . . . . .	22.895	754.248	32.944	126.9

\*) Ganze Länge der Linie.

Es sind also unter den seit 1867 gebauten Bahnen nur vier, deren Verkehr die Ziffer von 100.000 Tonnen per Kilometer übersteigt, bei denen also ein höheres Anlagekapital als 50.000 fl. per Kilom. gerechtfertigt war; alle anderen Bahnen mußten mit geringerem Aufwande gebaut werden. Daß das Gegentheil erfolgte, beweist die niedrigste Anlagekostenziffer bei der Donau-Drau-Bahn mit 69.730 fl. per Kilom. und die höchste bei der Kaschau-Oderberger Bahn mit 178.253 fl. per Kilom. und unter den Staatsbahnen die Karlstadt-Tiumaner Strecke mit 142.428 fl. per Kilometer.

Der Effekt des Mißverhältnisses zwischen Größe der Bahnanlage und Frachtenverkehr spiegelt sich getreu im Ausgabe-Coeffizienten, welcher in dem Maße geringer wird, als die Ziffer des Verkehrs per Kilometer wächst (wo dieses nicht der Fall ist, wirken andere abnorme Verhältnisse ein). Zum Beweise dessen führe ich noch zum Vergleiche die folgenden Zifferposten aus den 1877er Betriebs-Resultaten an:

	Betriebs- Kilometer	Tonnenverkehr per Kilometer	Ausgabe- Coefficient
Oesterreichische Staatsbahn	1791.7	458.506	38.87
Südbahn . . . . .	2236.0	377.960	39.10
Fünfkirchen-Mohács . . . .	68.290	335.455	42.60
Theißbahn . . . . .	585.0	179.226	45.39
Körösthälbbahn . . . . .	62.801	41.958	64.00

Die Folge des irrationellen Präliminirens der Baukosten war, daß die Staatsgarantie von Jahr zu Jahr mit höheren Beträgen in Anspruch genommen wurde, ja mehrere Bahnen nicht einmal mehr die Betriebskosten aus ihren Einnahmen decken; folgende Tabelle möge die Rentabilität unserer Bahnen versinnlichen:

**Ertrags-Resultate im Betriebsjahre 1878**  
 von auf ungarischem Gebiete seit 1867 gebauten Eisenbahnen.

Roth Nr.	Name der Bahn	Betriebs- Kilometer	Anlageka- pital per Nominal- Gulden	Reinertrag	
				Gulden	Procent vom An- lagekap.
<b>I. Gemeinsam garantierte Bahnen:</b>					
	Raschan-Oderberger*	367·5	58237800	1185751	2·1
	Ungarisch-Galizische*	266·9	34928600	139718	0·4
	Ungar. Westbahn*	375·6	39276400	210521	0·5
1	Zusammen	1010·0	132442800	1256554	0·95
<b>II. Durch Ungarn garantierte Bah- nen (exklusive Bánréve-Nádasd.)</b>					
4	Alföld-Fiume . . . . .	392·3	40136800	1109092	2·8
5	Krad-Temesvár . . . . .	57·2	5703200	81995	1·4
6	Bánréve-Nádasd . . . . .	27·4	529000	—	—
7	Donau-Drava . . . . .	166·0	11590400	35676	0·3
8	Eperies-Tarnow . . . . .	59·0	7142000	36056	0·5
9	Fünfkirchen-Barcs . . . . .	68·0	7226000	402312	5·7
10	I. Siebenbürger . . . . .	290·3	35000000	13231	0·1
11	Ungar. Nordostbahn . . . . .	575·7	59495000	181703	1·0
	Zusammen	1608·5	166293400	1716601	1·03
<b>III. Staatsbahnen:</b>					
1	Nördliche Linien . . . . .	787·6	73577768	2787212	3·797
2	Südliche " . . . . .	279·2	37179905	121750	0·3
3	Ostliche " . . . . .	607·1	88574950	276920	0·3
	Zusammen	1773·9	199332623	2942382	1·476
	<b>Summa II. und III.</b>	<b>3382·4</b>	<b>365626023</b>	<b>4708983</b>	<b>1·300</b>

Wir sehen, daß die höchste Verzinsung und die einzige über 4 Procent sich bei der Fünfkirchen-Barcs'er, also einer in ganz ausnahmsweisen Verhältnissen befindlichen Lokalbahn, mit 5·7 des Aktienkapitals ergibt; das nächsthöchste Verzinsungs-Resultat bei der Staats-Nord-Monopolbahn Budapest-Nuttel mit 3·797 Procent ist ein künstliches, staatsökonomisch verwerfliches, weil es auf Kosten des Exports und der angrenzenden Gegenden erzielt wird, und trotzdem ein finanziell ganz ungenügendes!

Noch ungünstiger steht's um die Verzinsung aller anderen Bahnen, deren keine einzige 3 Procent ergibt und die alle zusammen (inklusive der Staatsbahn, die die höchsten Zinsen bringt, und exklusive der gemeinsam garantierten Bahnen, die nur 0·95 Procent tragen) durchschnittlich 5 Jahre nach ihrer Eröffnung 1·3 Procent des Anlagekapitals ergeben!

\*) Ganze Länge der Linie.

Nachdem der Staat für die auf seine Bahnen investirten . . . fl. 200,000.000 doch mindestens 6 Perzent Zinsen zahlt, also jährlich fl. 12,000.000 der Reinertrag seiner Bahnen aber nur . . . fl. 3,000.000 beträgt, so erleidet er einen Zinsenverlust von . . . fl. 9,000.000

Nehmen wir nun hierzu die Zinsen der für die garantirten Bahnen verausgabten 100,000.000 in 6 Perzent mit . . . fl. 6,000.000 so ergibt dies einen Gesamt-Zinsenverlust von . . . fl. 15,000.000

Die Garantie-Vorschüsse betragen jährlich durchschnittlich . . . fl. 15,000.000

Wir verausgaben daher jährlich für Eisenbahnwesen . . . fl. 30,000.000 d. h. nahezu 80 Perzent unserer gesammten Grundsteuer!

Diese kolossalen Opfer wären noch zu verschmerzen, wenn die Staatsbahnen durch billige Tarife den Export und die Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte auf den ausländischen Märkten ausgiebig unterstützen würden; dem ist aber nicht so, die ungarische Staatsbahn ist dem ungarischen Produzenten gegenüber, gerade so wie jede Privatbahn, eine vor Allem den Gewinn anstrebende Gesellschaft, deren Tarife sogar mitunter höher sind, als die von Privat-Gesellschaften; so z. B. hat die *Ungarische Staatsbahn* für **Getreide** auf 200 Kilometer oder mehr, **theurere Tarifsätze** als die *Theißbahn*!

Das vernichtendste Verdikt über dieses Resultat unserer Eisenbahn-Politik liegt in dem Ausspruche, den ich kürzlich bei Gelegenheit der Enquête-Behandlung im Pester landwirthschaftlichen Vereins-Lokale von den meisten Experten des Handelsstandes vernahm, daß nämlich unser Getreide vermöge des theueren Transportes heute auf den mitteleuropäischen und Schweizer Märkten nicht konkurrenzfähig sei; nun bei Gott, das hätte doch um den Preis von 300 Millionen vermieden werden können! so weit wäre es überhaupt nie gekommen, wenn zahlreiche und kürzere Export-Bahnen, vor Allem aber wohlfeile Wasserstraßen gebaut worden wären; denn das wäre das einzige Mittel zur annähernden Lösung der jetzt so viel ventilirten Tarifrage, der allerdings mehr Wichtigkeit beigemessen wird, als nöthig; ist unser Getreide wirklich nicht konkurrenzfähig, so würde diesem Uebelstande durch Herabsetzen der Tarife meinethwegen um die Hälfte auch noch nicht abgeholfen werden, da Amerika und Rußland für Getreide, ebenso wie Australien für Wolle noch viel weiter mit ihren Preisen

heruntergehen können, ohne der Ziffer der Produktionskosten je nahe zu kommen wie wir.

Nun werden aber die Eisenbahnen die Tarife niemals so bedeutend herabsetzen, da es kein Mittel gibt, sie dazu zu zwingen. Nur das Entstehen neuer, kürzerer, hauptsächlich virtuell kürzerer und billigerer Verkehrsmittel, also die Konkurrenz, könnte dies bewirken.

Wären diese damals geschaffen worden, als alle Mittel und Wege zur Verfügung standen, so wäre der ungarische Getreide-Export niemals dem Monopol einzelner Bahnen und dem Drucke der Kartelle verfallen, denn die Wasserstraßen und Staatsbahnen mußten ihm stets offen gehalten werden; allerdings hätten diese letzteren, um billige Tarife aufstellen, also sich mit geringerem Ertrage begnügen zu können, zweckmäßiger tracirt, billiger gebaut und durch zahlreiche, noch billigere Nebenlinien gefräktigt werden müssen.

Das direkt entgegengesetzte geschah, die großen Linien wurden gar nicht ausgeführt, die Nebenlinien aber mit riesigem Kostenaufwande gebaut.

Ein eklatantes Beispiel der ruinösen Folgen dieses planlosen Vorgehens bietet die Geschichte der Waagthal-Bahn. Diese, als Trace im Ganzen, wie sie ursprünglich projektirt war, das Sinnloseste, was je erdacht wurde, bestand aus organisch gar nicht zusammenhängenden einzelnen Vizinalbahn-Tracen, jedes Stück für sich ausführbar und lebensfähig, wenn dieselbe als Sekundärbahn mit 150—300.000 fl. Anlagelkosten per Meile ausgeführt wird. Die ganze circa 52 Meilen lange Bahn wurde aber mit rund 51 Millionen nominellem Anlagekapital präliminirt, d. h. 990.000 fl. per Meile. Laut 1877er Schlußrechnung erscheinen auch die Anlagelkosten mit 16,884.050 fl., d. h. 913.512 fl. per Meile berechnet; der Rein-Ertrag dieses Jahres betrug 212.691 fl., also 1.26 Prozent des Anlage-Kapitals!

Es sei mir gegönnt, hier zu erwähnen, daß ich bei der Verhandlung dieser Bahn-Vorlage im Oberhause die Verwerfung derselben beantragte, indem ich meiner Meinung Ausdruck gab, daß nur Wahnsinn oder Schwindel so präliminiren könne, und indem ich Alles vorher sagte, was seither geschah: daß diese Gesellschaft die billigen und rentablen Strecken vorerst ausbauen, die beste, aber theuerste Trace Lundenburg—Tyrnau je später, die Trace Preßburg—Oedenburg, hauptsächlich die Donau-Brücke bei Preßburg, überhaupt nie bauen, und daß die Bahn, so wie sie projektirt sei, nie zu Stande

komme; — die Gesellschaft aber wohl in kürzester Zeit zugrunde gehen werde.

Von Seite des damaligen Kommunikations-Ministers wurde mir geantwortet, daß die Gesellschaft ja vom Staate weder Garantie noch Subvention erlange; man habe daher kein Recht, die Bewilligung zu verweigern, und wenn die Gesellschaft zu Grunde ginge, so erwachse daraus dem Staate kein Schaden. Ich erlaubte mir den Herrn Kommunikations-Minister aufmerksam zu machen, daß, wenn Private solche Projekte zur Genehmigung anmelden, durch deren Ausführung sie sich voraussichtlich zu Grunde richten müssen, es meiner Ansicht nach Pflicht der Behörde ist, diesen Projekten mindestens ihre Sanktionirung durch Befürwortung der Bewilligung von Steuerfreiheit zu versagen; außerdem stehe das auch nicht, daß dem Staate kein Schaden aus dem Zugrundegehen jener Gesellschaft erwachsen könne, denn diese Katastrophe werde auf Jahre hinaus das Kapital davon abschrecken, in Ungarn Bahnen ohne Garantie zu bauen; ich blieb vereinzelt mit meiner Ansicht, ich stimmte allein gegen die Bewilligung der Bahn. — Die Ereignisse haben mir seither Recht gegeben, sowohl was die Waagthalbahn, als auch die Folgen ihres Zusammenbrechens anbelangt.

Wir haben seit 1867 in Ungarn 2298 Kilometer garantierte, 1688 Kilometer Staatsbahnen, zusammen 3981 Kilometer gebaut, gegen 325 Kilometer nicht garantierte Privatbahnen!

Was ist zu thun, um die Fehler des verfloffenen Jahrzehnts möglichst gut zu machen?

Diese Fehler waren ihrer Natur nach zweierlei, und zwar: 1. das Nichtausführen der nothwendigen Hauptlinien; 2. übermäßig theure Anlage, hauptsächlich der Bahnen von lokalem Interesse.

In der Zukunft müssen die ersteren Versäumnisse nachgeholt, die letzteren Fehler vermieden werden. Dieselben gut zu machen ist unmöglich. Die vergeudeten Millionen liegen im Boden vergraben und die Garantien lassen sich nicht widerrufen; es erübrigt daher nur, die schlimmen Folgen jener Fehler möglichst abzuwachen durch Steigerung der Rentabilität der Bahnen. Damit diese eintrete und anhalte, müssen vor Allem die Sackgassen Bahnen Débouchés erhalten, einige Hauptlinien ausgebaut werden und alle Bahnen zahlreiche Nebenlinien erhalten.

A. Es muß die ungarische Westbahn an die Landesgrenze zum Anschlusse an die niederösterreichischen Südwestbahnen ausgebaut und von Raab nach Ofen verlängert werden, um die Hauptstadt

auf dem kürzesten Wege mit der Schweiz und Frankreich zu verbinden.

B. Es wäre eine Linie Ofen-Tolna-Effegg herzustellen, welche die garantirten Donau-Drau- und Alföldbahnen kräftigen, auf die Tarife der Südbahn mäßigend einwirken, die Hauptstadt auf dem kürzesten Wege mit Bosnien verbinden würde, und deren Rentabilität durch den Lokalverkehr allein gesichert wäre, wenn sie als Staatsbahn zweiten Ranges gebaut würde.

C. Es muß der Oesterreichischen Staatsbahn der Ausbau der Linie Kikinda-Pancsova bewilligt werden, um den Orientverkehr die kürzeste Route durch Ungarn und seine Hauptstadt endlich vollständig zu öffnen und in die Hände der bestorganisirten Gesellschaft zu legen. Nur der sinnloseste Chauvinismus konnte darin beharren, die Zwecke dieser Gesellschaft zu verdächtigen, die für die Interessen unseres Vaterlandes schon Großes geleistet hat, und wenn ihr gegenüber billig vorgegangen wird, noch Großes leisten wird, indem sie einerseits im Transport- und Tarifwesen den ungarischen Handel fördern wird, statt im zu schaden, andererseits im wohlverstandenen eigenen Interesse eine ganze Menge Bizinalbahnen ohne Inanspruchnahme der Staatshilfe ausbauen wird.

Die viel ventilirte Linie Semlin-Budapest würde mindestens 20 Millionen kosten und ebensowenig rentiren, wie unsere anderen Bahnen, besonders da sie niemals im Stande wäre, mit der Oesterreichischen Staatsbahn erfolgreich zu konkurriren.

D. Die siebenbürgischen und galizischen Bahn-Anschlüsse müssen je nach Möglichkeit und Unternehmungslust des Geldmarktes mit mäßiger Garantie-Bewilligung allmählig zu Stande gebracht werden.

Das jetzt übliche Schlagwort: „Wir können keine Garantie mehr bewilligen“ ist ebenso absurd, wie es früher war, jede Garantie zu bewilligen.

Bei dem bescheidensten Maße von staatsmännischer Auffassung dieser Frage wird man zugeben müssen, daß trotz unserer finanziell schwierigen Situation jene Opfer unbedingt gebracht werden müssen, welche durch den indirekten Nutzen der Hebung der Produktionskraft und der Steuerfähigkeit hundertfach aufgewogen werden.

In erster Linie wäre die Schienenverbindung von Hermannstadt mit den rumänischen Bahnen durchzuführen, ja nach Möglichkeit dann die Linien Szigeth-Czernowitz und Munkács-Strny ins Leben zu rufen.

E. Es müßte ferner die Linie Ofen-Gran-Zälna als Staatsbahn ausgeführt werden, um die kürzeste Verbindung Pest-Oderberg herzustellen. Die 170 Kilometer lange Trace wäre heute mit

rund 10 Millionen durchzuführen. Die Rentabilität derselben wäre schon durch den Lokalverkehr der reichen Gegenden, welche dieselbe durchzieht und die Doroger Kohle gesichert. Der Nutzen aber, der dem Handel aus der Verminderung der Verfrachtungskosten auf dieser 8 Meilen kürzeren Strecke erwächst, wäre ein enormer. Die Staatsbahnstrecke Ruttek-Hatvan würde allerdings die Transitofracht größtentheils verlieren; dieser Schaden würde aber durch den immensen Zuwachs an neuen Frachten und die größere Rentabilität der neuen Bahn sicher aufgewogen werden. Es müßte eben die Strecke Ruttek-Hatvan auf den Rang einer Sekundärbahn herabgesetzt und billigt betrieben werden; zudem ist die Rentabilität der Strecke S. Tarján-Hatvan durch den Kohlenverkehr ohnehin so ziemlich gesichert.

F. Es wäre endlich der Ansbau der Waagthalbahn über Trenčsin hinaus als Staatsbahn definitiv zu sistiren, hingegen der Flügel Tirnau-Bundenburg auszubauen und von Tirnau südwärts nach Szöny zum Anschlusse an die Ungarische Westbahn zu verlängern. Siedurch würde die Waagthalbahn zur nordwestlichen Radialbahn und als solche zu einer richtigen Exportlinie.

Der Bau dieser Trace, beinahe durchwegs in günstigem Terrain, wäre mit Ausnahme des Donau-Überganges ein äußerst billiger und die durch diese Linie erzielte direkte Schienenverbindung zwischen Komorn und Olmütz von ziemlicher Wichtigkeit.

Es erübrigt mir nur mehr, über die Anlage der Nebenbahnen zu sprechen.

Wenn es im Ganzen und Großen richtig ist, daß von Allem was wir thun müssen, um unseren Finanzen aufzuhelfen, 50 Perzent durch Vervollkommnung unseres Verkehrswesens erreicht werden können und 50 Perzent die Ausgabe bilden, Maßnahmen zu schaffen, welche auf die Steigerung in Land- und Forstwirtschaft und Hebung der Industrie gerichtet sind, so kann man mit Recht sagen, daß von den letzten Aufgaben abermals 50 Perzent im Herstellen von Bizinalbahnen gipfelt.

Ohne Bizinalbahnen ist keine Viehmastung, keine Milch-wirtschaft, also keine rationelle Bodenkultur möglich; ohne Bizinalbahnen ist die Ausbeutung unserer Holz- und Kohlenschätze unmöglich und wird auch die gewerbmäßige Fabriks-Industrie nicht emporblühen können. Nur durch das Zustandekommen zahlreicher Nebenbahnen kann der Frachtverkehr der Hauptbahnen auf die Ziffernhöhe gebracht werden, welche nothwendig ist, um den günstigsten Ausgabs-Coeffizienten, also größere Rein-Einnahmen zu erzielen.

Das Charakteristikon der wirklichen Bizinalbahn liegt ja eben

darin, daß sie Artikel und Quantitäten in den Verkehr bringt, welche per Achse überhaupt nicht transportirbar sind. Nachdem aber diese Artikel vor Anlage der Vizinalbahn überhaupt keine kommerziellen Werthe repräsentirt haben, werden dieselben auf den kürzeren Tracen der Vizinalbahnen einen verhältnißmäßig hohen Tariffuß ertragen, so zwar, daß die Rentabilität dieser Bahnen stets von vornherein außer Zweifel gesetzt werden kann, indem man dieselben einerseits so billig als möglich baut, d. h. sie nicht theuer herstellt und ausrüstet, als es eben nothwendig ist, um den vorhandenen Verkehr zu bewältigen und andererseits den Tarif so hoch stellt, daß der v o r h a n d e n e Verkehr des Anlagekapitals Zinsen und Amortisation b e z a h l e n m ü s s e .

Die enormen Fortschritte, die im letzten Jahrzehnt auf dem Felde des Vizinalbahn-Baues gemacht wurden einerseits, die jetzt so billigen Einheitspreise andererseits, machen es heute möglich (selbstverständlich bei günstigen Terrainverhältnissen), mit :

1. 6000 fl. per K i l o m e t e r e i n e s c h m a l s p u r i g e S c h l e p p b a h n mit Lokomotiv-Betrieb, für Wirthschafts-, Forst- oder Industriezwecke herzustellen oder in dicht bevölkerten Gegenden und in der Nähe von Städten von Dampf-Omnibus-Bahnen; III. Kategorie;

2. mit 10.000 fl. per K i l o m e t e r (je nach den Lokalverhältnissen und der Wichtigkeit, die der Frachten-Umladung beizumessen ist, schmalspurige oder normalspurige) Vizinalbahn, mit bedingtem Personenverkehr in gemischten Zügen, welche die Verkehrsbedürfnisse einer ganzen Gegend vollkommen befriedigen und 500.000 Tonnen im Jahre befördern kann; II. Kategorie;

3. mit 15.000 fl. per K i l o m e t e r — e i n e n o r m a l s p u r i g e Vizinalbahn mit Personenverkehr und kontinuierlichem Verkehrsdienst, welche den Verkehr e i n e r j e d e n unserer Bahnen d e r N e u z e i t zu bewältigen im Stande ist; I. Kategorie.

Es sind dies selbstverständlich Ziffern, welche durch die jeweiligen Terrain-Verhältnisse und Arbeitspreise der Gegend sich wohl um 10% vermindern, aber auch um 20% erhöhen können.

Daß diese Wohlfeilheit der Bau-Anlage nicht unerreichbar ist mögen einige Beispiele illustriren. Es kostete :

1. Die Bröhlthal-Bahn, schmalspurig 33.1 Kilom., Baukosten der Kilom. fl. 13.400; 2. die Schmalspur-Bahn Dohlt-Westerstede 7.1 Kilom., Baukosten per Kilom., fl. 13.000; 3. die Schmalspur-Bahn Turin-Rivoli 12.0 Kilom., Baukosten per Kilom. Frcs. 56.000; 4. die Rörösthäl-Bahn normalspurig 62.8 Kilom., Baukosten per Kilom. fl. 16.900; 5. die Bánrève-Nádasb, 27.385 Kilom., Bau-

kosten per Kilom. fl. 19.340; wahrscheinlich sogar nur effektive Baukosten per Kilometer fl. 12.894.

Wenn es in Deutschland und Italien bei dem enormen Bodenwerthe und den hohen Arbeitslöhnen möglich ist, so billige Bahnbauten auszuführen, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß wir noch um Vieles billiger bauen können und daß jene von mir präliminirten Ziffern ganz gut erreichbar sein werden.

Diese geringfügig zu nennenden Anlagekosten würden in vielen Fällen ermöglichen, mittelmäßige und nur in der guten Jahreszeit benutzbare Straßen ohne größere Auslagen durch solche Bahnen zu ersetzen und machen ja ihre Anlage jedem Komitate, jeder Stadt, ja vielen Privaten zugänglich.

Wenn man für Verzinsung und Amortisation 7 Prozent des Baukapitals rechnet, so werden nach den oben ange deuteten Kategorien Reinerträge erforderlich von 420—600—900 fl., also Bruttoerträge von 840—1200—1800 fl.; diese wären bei einem durchschnittlichen Tariffaße von 5 fr. per Kilom. Tonne, erzielt bei einem Frachtenverkehr von 16.800—24.000—36.000 Tonnen oder von 168.000—240.000—360.000 Mztr.

Es sind dies Verkehrsziffern, welche in jeder halbwegs dichtbevölkerten Gegend erreicht, und falls an der Linie Fabriken, Bergwerke oder Waldkomplexe liegen, weit übertroffen werden.

Ich wage es zu behaupten, daß in Ungarn 2000 Kilom. Bizinal-Bahnen, der I. und 2000 Kilom. der II. und III. Kategorie mit absolut gesicherter Rentabilität herzustellen wären; die Geldbeschaffung hiezu wäre heute keine schwierige Aufgabe, da ja das französische und englische Kapital große Neigung zeigt, sich in großer Menge in Ungarn zu placiren; es würde eben nöthig sein, das Vertrauen des Geldmarktes zu gewinnen; durch Bezeigen regen Theilnahme der Interessenten einerseits, durch Schaffung eines Gesetzes für Bizinal-Bahnen andererseits; eine „Aktien-Gesellschaft für Bizinal-Bahnen“ mit dem Kapital von 100 Millionen Francs würde jenes Netz von Bizinal-Bahnen binnen 5 bis 10 Jahren ausführen können, eine mäßige Verzinsung durch die Interessenten zugesichert erhalten und in Wälde bedeutende Ertrags-Überschüsse einheimfen. Die Verzinsung dieser Bahnen könnte entweder durch Private oder Gemeinden auf dem Wege freiwilliger Affoziation sichergestellt werden, oder auch auf Grund legislatorischer Verfügungen durch die Mitwirkung einzelner Komitate, welche einer auf ihrem Territorium projektirten Bizinalbahn die unentgeltliche Benützung ihrer Straßen einräumen, einen Theil der öffentlichen Arbeitskräfte in reluto, à fond perdu zu den Anlagekosten beitragen, eventuell auch einen Reinertrag auf

Grund der direkten Steuern garantiren könnten und die etwa auf diese Garantie zu zahlenden Vorschüsse nach Verhältniß des Steuer-  
guldens und der Interessen-Zone auf den Grundbesitz repartiren und  
mit den Landessteuern eintreiben würde. Ich bezweifle, daß je der  
Fall eintreten könnte, daß die Steuerzahler durch diese Garantie  
überbürdet würden; in den meisten Fällen wird der direkte u n -  
a u s b l e i b l i c h e Nutzen der wohlfeileren Verfrachtung sich  
höher beziffern, als der höchste Betrag der Garantiezahlung im  
schlimmsten Falle.

Ich beziffere den positiven, unausbleib-  
lichen Gewinn durch die billigere Bahn-  
fracht mit achtzehn Prozent der direkten  
Grundsteuer; bei einer Interessen Zone von 1 Meile nach  
rechts und links haben zwei Quadratmeilen, d. i. 20.000 Katastral-  
joch, die Bahngarantie zu tragen; bei einer direkten Steuer von  
fl. 1 per Joch beträgt also die als Garantiebasis dienende Steuer-  
summe fl. 20.000; 18 Prozent davon sind fl. 3600, d. i. das ga-  
rantirte Rein-Erträgniß von 85 Kilometer Vizinalbahn III. Kate-  
gorie. Bei einer Grundsteuer von fl. 2—3 per Joch werden jene  
18 Prozent die garantirte Ziffer der I. Kategorie erreichen und das  
Zustandekommen einer normalspurigen Lokalbahn ermöglichen, ohne  
dem Steuerzahler die mindeste Last aufzubürden, denn wer fl. 100  
direkte Grundsteuer zahlt, hat mindestens fl. 300 Rein-Einkommen,  
also mindestens fl. 600 Brutto-Einkommen; um diese zu erzielen,  
muß er mindestens 100 Meterzentner wenigstens 3 Meilen weit ver-  
frachten; für die Fracht per Achse war per Meterzentner und Meile  
mindestens 10 kr. zu bezahlen, also für 100 Meterzentner auf drei  
Meilen . . . . . fl. 30.--,  
die Bahn wird per Ztr. und Meile 4 kr. beanspruchen,  
also für 100 Zentner auf 3 Meilen . . . . . fl. 12.--,  
die Differenz zwischen den Kosten der Verfrachtung per  
Achse und per Bahn wird daher als u n a u s -  
b l e i b l i c h e r Reingewinn beziffert mit . . . . . fl. 18.--,  
d. h. achtzehn Prozent der direkten Grundsteuer, d. i. so viel, als  
die höchste Ziffer der im u n g ü n s t i g s t e n Falle eintretenden  
Garantie-Zahlung.

Ein dritter Modus, Vizinalbahnen zustande zu bringen, wäre  
folgender:

Die Interessenten einer Gegend bilden eine Aktiengesellschaft,  
welche die Konzession für ihre Bahn ansucht; die Interessenten geben  
Grund und Boden, Material aller Art, Hand- und Zugarbeit und  
erhalten dafür Stamm-Aktien der Bahn; ferner werden Prioritäten

gegen hypothekarische Sicherstellung an die Adjacenten der Bahn darlehensweise abgegeben; die 5prozentigen Zinsen jener Stamm-Aktien sind somit hypothekarisch sichergestellt; von den Reineinnahmen der Bahn werden bis 5 Prozent Zinsen an die Besitzer der Stamm-Aktien, dann der Prioritäten ausbezahlt, von einem eventuellen Einnahme-Überschusse Superdividenden an die Prioritäten-Besitzer vertheilt, die mit der Verzinsung ihrer Werthe hinter den Aktienbesitzern zurückgeblieben haben. Nach Ablauf der Amortisations-Jahre werden alle Aktien gegen Antheilscheine der Bahn umgetauscht. Die Gesellschaft lombardirt jene Bahnpapiere, übergibt einer akreditirten Bau-Unternehmung die Ausführung der Bahn in einer Pauschalsumme, in welche der Werth der für Aktien gegebenen Materialien einzurechnen sein wird und verpachtet nach erfolgter Eröffnung den Betrieb an jene Hauptbahn, in welche die Vizinalbahn einmündet.

Ob nun eine dieser Modalitäten und welche im gegebenen Falle anwendbar ist, sowie auch welche Kategorie der Vizinalbahnen anzuwenden und auszuführen kommt, darüber müssen natürlich die lokalen Verhältnisse entscheiden. Es dürften sich gewiß auch, sobald *F a c h m ä n n e r* sich der Sache annehmen würden, noch zweckmäßigere Modalitäten für Ungarn finden lassen, als die von mir skizzirten.

In den meisten Fällen aber wird es gewiß möglich sein, bei richtiger Auffassung, einiger Opferwilligkeit und hauptsächlich *S e l b s t l o s i g k e i t* der Interessenten eine dem Verkehr entsprechende Lokalbahn zustande zu bringen, ohne die *S t a a t s h i l f e* in Anspruch zu nehmen und ohne den *S ä c k e l* der Interessenten durch zu hohe *G a r a n t i e - Q u o t e n* zu gefährden.

In einzelnen Fällen wird allerdings die Interessenzzone hierzu zu schwach sein und die Unterstützung des Staates über die passive Hilfe der Gewährung der Steuerfreiheit hinausgehen müssen, um jenen Gegenden zu materiellem Aufschwung zu verhelfen, die nicht nur keiner Bahn theilhaftig geworden sind, sondern durch die neuentstandenen Bahnen mit ihren Produkten von der Konkurrenz ausgeschlossen worden sind.

Es wird diese Staatshilfe am zweckmäßigsten wohl darin bestehen, daß aus den Eisenwerken des Staates für Vizinalbahnen taugliche Schienen auf 20- bis 30jährige Amortisation leihweise hergegeben werden; es dürfte diese darlehensweise Material-Subvention in der Regel die Anlagekosten auf die Hälfte reduzieren und so das Zustandekommen der Bahn ohne erhebliche Belastung des Staates ermöglichen; die Forderung für den Schienenwerth müßte auf die

Bahn sichergestellt werden, um den Realkredit der Gründer für die anderweitigen Verpflichtungen intakt zu belassen.

Die seltenen Fälle ausgenommen, in welchen die Staatshilfe nothwendig sein wird, dürfte es für die meisten Vizinalbahnen genügen und ist für das Zustandekommen aller unbedingt nöthig, daß ein generell gehaltenes Gesetz gebracht werde, welches die Bedingungen normirt, unter welchen die Regierung Vizinalbahn-Konzessionen ertheilen, den Konzessionären das Expropriationsrecht und 30jährige Steuerfreiheit bewilligen könne; ohne übertrieben in's Detail zu gehen, könnten durch Fixirung der Maximal-Steigungen und Minimalradien, sowie des Gewichtes der Lokomotiven und Schienen, endlich des Maximums der Fahrwindigkeit die allgemeinen Grundsätze bestimmt werden, welche bei Anlage *a l l e r* Vizinalbahnen zu befolgen sein werden. Endlich müßte dieses Gesetz den Komitaten das Recht einräumen, sei es seinen Bürgern die Repartition und Einhebung der freiwillig übernommenen Garantiebeträge in Einem mit der Komitats- oder Landessteuer zu besorgen, sei es auch selbst Vizinalbahnen zu bauen oder für solche Reinertrags-Garantien zu übernehmen; für diesen Fall wäre das Maximum der Grundsteuer festzusetzen, welches der Basis als Garantie dienen darf, und die Entfernung von der Bahn-Trace, bis zu welcher die so zu besteuernde Zone ausgedehnt werden darf. Vor Allem aber muß der Staat auf jede Bevormundung solcher Bahnen in der Tariffrage verzichten; eine zur Deckung der Betriebskosten ausreichende Höhe der Tariffäge ist bei Vizinalbahnen unerläßlich, damit die Kosten derselben von Denen getragen werden, welche auf derselben verfrachten, also von ihr in erster Linie und auf das direkteste Nutzen ziehen. Ebenso muß der Staat auf jede unentgeltliche Beförderung von Post, Militär und Telegrammen u. s. w. verzichten.

Potentes potenter agunt; in Deutschland und Frankreich wird die Anlage von Vizinalbahnen mächtiger, allgemeiner, gleichmäßiger betrieben, als dies bei uns möglich ist, die Regierungen gehen dort mehr anordnend als unterstützend vor; Frankreich hat durch sein einschlägiges Gesetz den Grund zum Aufbau eines Netzes von 18.000 K i l o m e t e r m i t 4.000.000.000 F r a n c s B a u k o s t e n gelegt; Deutschland hat für diesen Zweck f ü r 's E r s t e 51,618.000 Mark votirt, Italien durch sein Gesetz vom 27. Juli l. J. seiner Regierung 618,993.720 Lire bewilligt, wovon 105,630.000 Lire auf Vizinalbahnen entfallen.

Ueberall die regste Thätigkeit auf diesem Felde, nur bei uns die vollkommenste Apathie, der Katzenjammer nach der Orgie des verfließenden Jahrzehnts. Leider sind wir nicht in der Lage mit solcher Energie vorzugehen; aber immerhin s i n d a u c h w i r

im Stande mit geringen Mitteln Großes zu leisten, nur das Wissen und Wollen fehlt; trotz unserer relativen Finanznoth können wir, ohne den Staat zu belasten, ein imposantes Netz von Vizinalbahnen schaffen und durch dasselbe die Basis, auf welcher die Regenerirung des Hauptbahn-Netzes noch möglich ist.

Es kann mir der Vorwurf mit Recht gemacht werden (und ich selbst habe ihn mir schon gemacht), zu welchem Zwecke ich dies Alles niederaeschrieben habe, da dies doch meist längst bekannte Dinge sind; wohl war; allein — vor sechs Jahren habe ich den damaligen Kommunikations-Minister interpellirend gefragt, ob er beabsichtige, ein Gesetz vorzulegen über Vizinalbahnen?

Er antwortete, die Regierung studire diese Frage; nun ich glaube heute prärendiren zu können, daß die Regierung sich schon eine Ansicht über die Sache erworben habe und nun zeigte, ob sie in den sechs Jahren brav studirt hat; oder sollten zu diesem Studium acht Jahre erforderlich sein, wie für's Gymnasium?

Die Fehler der „von Fall zu Fall“ Eisenbahn-Politik sind längst erkannt, die nationalen Schrullen von den Besseren der Nation verurtheilt, der vor zwölf Jahren ausgebrochene Größenwahnsinn ist abgefühlt — und doch wurde vor einem Jahre die Planke von Berciorova nicht eingerissen, wurde vor einem Halbjahre die Waagthalbahn aus unerklärbaren Gründen gekauft, und wird jetzt abermals im Halbdunkel des Kabinetts an Plänen gebräut, die erst das Licht der Welt erblicken werden, wenn sie halbvollendete Thatsachen sind und als äußerst dringende Gesetzesvorschläge der Parlaments-Majorität zur Botirung unterbreitet werden.

Es wäre hohe Zeit, aus der Komödie der Minister-Verantwortlichkeit ernst zu machen und klar herauszusagen, was man thun will; in einem absolut regierten Staate braucht der Verwalter des Verkehrswesens nur das Vorhandene fortzusetzen, die Staatsbahnen tant bien que mal zu verwalten und braucht keine regenerirenden schöpferischen Ideen zu haben; nachdem wir aber einmal den Parlamentarismus in unser Gesetzbuch eingeschrieben und auch den Preis für selben bezahlt haben, so können wir doch mit Fug und Recht fordern, daß der parlamentarische Minister ein Prinzip repräsentire — und zwar der Ressort-Minister ein Ressort-Prinzip — d. h. daß man von jedem Minister wisse, was er will und voraussetzen könne, daß er es kann und daß er für das Resultat seiner Thätigkeit verantwortlich sei; der parlamentarische Minister muß wissen und muß können; kann er nicht, weist er kein Resultat oder Mißerfolge auf — der Nachsag ergibt sich wohl von selbst.

Noch Gines:

Ich hätte es niemals gewagt, als Dilettant meine höchst unmaßgeblichen Ansichten über einen Fachgegenstand niederzuschreiben; wenn ich mich dennoch dazu entschlossen habe, so geschah es, weil ich es für unumgänglich nothwendig fand, die Frage unserer Eienbahnen überhaupt, insbesondere aber die Frage des zu schaffenden Vizinalbahn-Netz anzuregen, indem ich von der glücklichen Lösung derselben die Anbahnung der Sanirung unserer Finanzen durch das Aufblühen der Volkswirtschaft erwarte.

Ich that es auf die Gefahr hin, von kompetenteren Beurtheilern refutirt und als vorlauter Laie abgewiesen zu werden; sollte dies geschehen, so werde ich es leicht verschmerzen, denn dann wird mein Zweck erreicht sein; das kompetente Urtheil der Fachmänner wird gefällt und die Frage in Fluß gerathen sein!

Klein-Tapolcsán, Sylvester 1879.

**Graf Stefan Keglevich.**



