

Die Finanzierung der deutschen Privatbahnen über Aktienkapital - Geschichtliche Entwicklung und heutige Lage -

Von Gerd Kleinewefers

Vorwort

Liebhaber von Antiquitäten entdeckten vor einigen Jahren ein neues Betätigungsfeld: historische Wertpapiere, auch Nonvaleurs genannt. Darunter versteht man Aktien und Obligationen, die keinen realen Marktwert mehr haben, da sie – aus welchem Grund auch immer – für kraftlos erklärt worden sind. Ausgehend von einigen Börsenhändlern, die mehr zufällig auf solche Stücke stießen, findet dieses neue Sammelgebiet nun immer mehr Interessenten. Schien es am Anfang so, als ob nur gelegentlich ein historisches Wertpapier auftauchen würde, so zeigte sich doch bald, daß ein nahezu unübersehbares Feld auf seine Katalogisierung wartete. Die neue Sammelleidenschaft sprach sich herum, und inzwischen kann man nur staunen, wie immer neue Schätze aus Banksafes gehoben werden, sich in einem stillen Speicherwinkel oder einer fast vergessenen Schreibtischschublade finden.

Auffallend war bei den älteren Papieren von Anfang an der hohe Anteil an Aktien und Obligationen von Eisenbahn-Gesellschaften. Damit zeigt sich einmal mehr, welche bedeutende, fast führende Rolle der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im gesamten wirtschaftlichen Geschehen der Jahre 1850 bis etwa 1920 gespielt haben. Für denjenigen, der sich mit der Geschichte beschäftigt, ist es überaus reizvoll, hier einmal nicht von der technischen, sondern von der finanzwirtschaftlichen Seite aus den Auf- und Ausbau des nationalen und internationalen Eisenbahnnetzes zu beleuchten. Ähnlich wie Eisenbahnrequisiten, alte Fotos, Fahrpläne usw. gewinnen auch historische Wertpapiere solcher Unternehmen erst ihren eigentlichen Reiz, wenn man ihren Hintergrund kennt, sie also in das Gesamtgeschehen um das Eisenbahnwesen eingliedern kann.

In der Hauptsache werden heute mehr exotische Eisenbahnwerte angeboten, vornehmlich amerikanische und russische, aber auch chinesische, südamerikanische und diverse europäische. Deutsche Eisenbahnaktien sind relativ rar. Um so interessanter erscheint es, sich gerade auf sie zu konzentrieren. Werden sie doch aufgrund ihrer Seltenheit nicht nur höher eingeschätzt (einzelne Papiere erreichen bereits Preise bis DM 200,-), um sie rankt sich auch eine unmittelbare und leichter ergründbare Geschichte.

So tragen Aktien und Obligationen deutscher Eisenbahnen nicht nur zum Verständnis des Werdegangs der jeweiligen Gesellschaften bei, sie vervollständigen auch das immer noch unvollkommene Bild der Eisenbahngeschichte in unserem Land. Steht der technische Wandel in der Geschichte der Eisenbahnen auch noch so sehr und berechtigterweise im Vordergrund des Interesses, so sollte nicht vergessen werden, daß dem Techniker die Hände gebunden sind, wenn der wirtschaftliche Erfolg ausbleibt.

Da die Abgrenzung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn oft fließend ist und im übrigen beide eine in vielem parallel laufende Entwicklung aufweisen, bleibt auch die kapitalmäßige Entwicklung der in Form einer Aktiengesellschaft geführten Straßenbahnen nicht unberücksichtigt.

Mit diesem Aufsatz wird der Versuch unternommen, eine Brücke zwischen zwei Gruppen zu schlagen, die sonst kaum Berührungspunkte haben:

Beim Eisenbahnhistoriker sollen Interesse und Verständnis geweckt werden für den finanziellen Untergrund, auf dem jedes Unternehmen, also auch ein Eisenbahnbetrieb, steht. Aus der Fülle der Finanzierungsmöglichkeiten wird zwar nur eine, nämlich die über Plazierung von Aktien, herausgegriffen. Doch hat diese Finanzierungsform nicht nur viele Jahrzehnte lang eine hervorragende Rolle bei der Kapitalbeschaffung von Eisenbahnen gespielt, sie ist auch gut geeignet, ausgehend vom vertrauten Metier Eisenbahn Einblick in allgemeingültige wirtschaftliche Zusammenhänge zu geben.

Dem Sammler von historischen Wertpapieren soll nicht nur Hintergrundmaterial für die am Markt befindlichen deutschen Eisenbahnaktien geboten werden. Bei ihm soll Interesse und Verständnis geweckt werden für die Geschichte der deutschen Eisenbahn, die Teil der Technik- und Wirtschaftsgeschichte und damit der Geschichte generell ist.

Bei dieser Zielsetzung läßt sich nicht vermeiden, daß beide angesprochenen Gruppen Tatbestände oder Erläuterungen aufgezeichnet finden, die ihnen bereits bekannt sind. Diese Passagen sind dann für die jeweils andere Gruppe bestimmt. Der Aufsatz hätte dann seinen Zweck erreicht, wenn erstens jeder Leser auf dem ihm vertrauten Gebiet nicht nur Altbekanntes, sondern auch Ergänzendes findet, und wenn es zweitens gelänge, ihm diejenigen Aspekte und Zusammenhänge näher zu bringen, die er bisher als außerhalb seines Interessengebietes liegend ansah.

Die Frühzeit

- 1805 – zum ersten Mal fährt eine Lokomotive auf Schienen
- 1815 – George Stephenson entdeckt das bis heute gültige Grundprinzip zum Bau einer leistungsfähigen Dampflokomotive
- 1825 – in Nordengland wird die erste öffentliche Eisenbahn der Welt eröffnet (Stockton – Darlington)
- 1835 – erste Eisenbahn in Deutschland (Nürnberg – Fürth)
- 1845 – England und die Vereinigten Staaten von Amerika haben bereits ein beträchtliches Eisenbahnnetz, in Deutschland besteht eine Reihe unzusammenhängender Bahnstrecken, in allen zivilisierten Ländern der Erde macht man sich an den Bahnbau
- 1855 – ein wahrer Eisenbahnboom hat die Welt ergriffen, die Spekulation treibt Blüten, ausgehend von den USA führt eine allgemeine Wirtschaftskrise zu den ersten spektakulären Zusammenbrüchen von Eisenbahngesellschaften