

(Abg. Dr. Niehammer.)

(A) Die Denkschrift sagt dann auf S. 7:

„Es gibt keinen Zweig der Eisenbahnverwaltung, der nicht in der Generaldirektion vertreten wäre. Infolgedessen ist es möglich, im Bedarfsfalle jede einzelne die Eisenbahnverwaltung betreffende Frage für den gesamten sächsischen Bereich bei einer Stelle, der Generaldirektion, grundsätzlich behandeln zu lassen und ihrer Erledigung zuzuführen. Es bedarf keiner besonderen Hervorhebung, daß hier der Weg gebahnt ist für eine schnelle, energische und zweckentsprechende Abwicklung der Geschäfte.“

Meine Herren! Das ist Theorie. Diejenige Stelle, die entscheidet, muß auch in der Lage sein, sich selber über den Zustand der Dinge zu vergewissern,

(Sehr richtig!)

und man braucht bloß den Umstand zu betrachten, daß, wie die Regierung — ich glaube, auf S. 8 — hervorhebt, die Räte des Finanzministeriums direkt mit den Räten der Generaldirektion verkehren sollen. Man braucht bloß das zu betrachten, um sich darüber klar zu werden, daß die Einheitlichkeit und Unabhängigkeit der Generaldirektion dadurch entschieden in Frage gestellt ist. Gerade hieraus, wie es auf S. 8 ausgeführt ist, geht nach meiner Meinung klar hervor, daß die gerühmte Einheitlichkeit und zielbewußte Verwaltung der Generaldirektion nicht besteht und daß die wichtige Frage der Verantwortlichkeit zwischen ihr und dem Finanzministerium ins Unklare gerückt ist.

(B)

Wenn ich nun zu einem der umstrittensten Punkte übergehe, zu den Betriebsdirektionen, so hält die Königl. Staatsregierung nach wie vor an den 6 Betriebsdirektionen, die wir im Lande haben, fest. Wir hingegen sagen, daß die Stellung dieser Betriebsdirektionen unklar ist. In dem Schema, das Ihnen auf S. 98 vorgelegt ist, ist die Sache nicht richtig dargestellt. Da stehen die Betriebsdirektionen in gleicher Linie mit den Bauämtern, Maschinenämtern usw. Das ist aber durchaus nicht richtig. Die Betriebsdirektionen stehen bloß in gewisser Hinsicht, soweit der Betrieb und der Verkehr nicht in Frage kommt, koordiniert mit den Bauämtern. Die Regierung betrachtet sie im übrigen als detachierte Posten der Generaldirektion, als Entlastungsstationen der Generaldirektion im Lande. Etwas derartiges müßte in dem Schema zum Ausdruck kommen und ließe sich auch leicht zum Ausdruck bringen, aber man sieht daraus, daß die Regierung selbst — und das ist ganz begreiflich — das Bestreben hat, die Sache einfacher darzustellen, als es in Wirklichkeit ist.

(Sehr gut!)

(C) Das Schema ist auch insofern nicht richtig, als es nicht genügend die Gliederung im Finanzministerium und in der Generaldirektion zur Anschauung bringt. Dadurch steht das Schema sehr einfach und klar vor unseren Augen. Aber wenn man beim Finanzministerium die vorhandenen erwähnten Instanzen alle einsetzt und ebenso bei der Generaldirektion die vier Abteilungen, nämlich die Allgemeine Verwaltungsabteilung, die Verkehrsabteilung, die Bau- und Betriebsabteilung und die Neubauabteilung, so wird man erkennen, daß der Apparat eben ziemlich geteilt und schwülstig ist.

Wenn ich zu den Betriebsdirektionen zurückkomme, so würden nach unserem Vorschlage alle Fragen, die jetzt an diese Zwischenstationen zwischen den Ämtern und der Generaldirektion gehen, direkt in die Fachdirektionen der Generaldirektion zu wandern haben, und die Betriebsdirektionen wären aufzulösen in Betriebs- und Verkehrsämter. Wir sind der Überzeugung, daß, wenn das geschähe, genau dieselbe Entlastung der Generaldirektion eintreten würde, wie sie jetzt mit Recht natürlich von der Generaldirektion gewünscht wird, und bei dieser Zusammensetzung aus den Fachdirektionen und deren unmittelbarer Kenntnis der Verhältnisse, die dem praktischen Bedürfnis viel besser dienen können, würde sich die einfachste Abwicklung der Geschäfte ermöglichen lassen. Dabei kämen dann der Bahnverwaltung selbst alle die Momente, auf die wir den größten Wert legen, die Arbeits- und Berufsfreudigkeit und die größere Verantwortlichkeit, zustatten.

(D) Auf S. 8 der Denkschrift wird anerkannt, daß die Auflösung von 5 Bauämtern und die Einschränkung der Kompetenzen der Betriebsdirektionen eine wesentliche Personalsparnis und Beschleunigung herbeigeführt hat. Es wird dann auch darauf hingewiesen, daß vom 1. Januar 1910 weitere Kompetenzerweiterungen eingetreten sind, die weitere Ersparnisse zur Folge gehabt haben. Es ist nicht einzusehen, meine Herren, weshalb nun gerade diese Vereinfachungen die absolute Linie darstellen sollen, über die unter keinen Umständen hinausgegangen werden darf, und das ist um so weniger einzusehen, als die Königl. Staatsregierung in der Denkschrift an irgend einer Stelle ausdrücklich selbst darauf hinweist, daß die Verwaltungsgestaltung ununterbrochen im Flusse ist. Wir kommen also zu dem Resultat, daß es sich bloß um eine Meinungsverschiedenheit zwischen der Regierung und uns handelt, ob die Staatsbahn für den weiteren Schritt, den wir befürworten, schon reif ist, oder ob man lieber Schritt für Schritt vorwärts gehen soll. Nun, meine Herren, wenn man, wie wir es tun, der Meinung ist, daß doch schließlich das Endziel das Erstrebenswerte ist, so ist es