

(Abg. Dr. Methammer.)

(A) doch nach Lage der ganzen Dinge und in Hinsicht auf die Bedeutung klar, daß man lieber schnell voranschreiten sollte als langsam.

(Sehr richtig!)

Ich muß deshalb das Gesamtergebnis der Denkschrift dahin zusammenfassen, daß sie uns in starkem Maße enttäuscht hat,

(Sehr richtig!)

auch dadurch, daß die Erfahrungen, die man in den anderen Bundesstaaten Deutschlands mit ihren Organisationen gemacht hat, nicht, wie wir es vorgeschlagen und gewünscht haben, einer eingehenden Prüfung unterzogen worden sind. Excellenz Dr. Mehnert hat z. B. in der Ausschußsitzung die Behauptung aufgestellt, daß man mit der bayerischen Neuorganisation in Bayern selbst durchaus unzufrieden sei. Ich war natürlich nicht in der Lage, ihm dabei mit Sicherheit und Tatsachen entgegenzutreten. Aber meine Erkundigungen seitdem besagen gerade das Gegenteil,

(Hört, hört!)

und die Darlegungen in dem Artikel von v. Bölcker beweisen auch, daß gerade das Gegenteil der Fall ist. In dem Buche „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“ sagt v. Bölcker auf S. 471 bezüglich der preussischen Bahn:

(B) „Der Mehraufwand, der im Jahre 1905 erwachsen wäre, wenn die frühere Organisation fortbestanden hätte, ist von berufenster Seite auf über 20 Millionen Mark veranschlagt worden.“

(Hört, hört!)

Bezüglich der bayerischen Bahn sagt v. Bölcker:

„Auch bei der bayrischen Verwaltungsreform vom 1. April 1907, die in vielen wesentlichen Punkten dem preussischen Vorbilde folgte, war der Erfolg vollständig.“

(Hört, hört!)

Durch die Neuordnung wurden nicht weniger als 1125 Arbeitskräfte überflüssig.

(Hört, hört!)

Der am 1. April 1907 festgesetzte Stand an Arbeitsposten ist auch seitdem trotz der erheblichen Vermehrung der Aufgaben der Verwaltung nur um 70 vermehrt worden.

Die Ersparnis an jährlichen Personalkosten infolge der Verwaltungsreform, also ohne den Regie- und Pensionsaufwand, darf auf reichlich 3 Millionen Mark veranschlagt werden.“

Und auf S. 467 sagt v. Bölcker:

„So hat das Organisationsprogramm der bayrischen Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1907 bei dem

Personal des höheren Dienstes eine Minderung um 51 Prozent und beim Personal des mittleren Dienstes eine solche um 42 Prozent vorgesehen.“

(Hört, hört!)

Nun will ich zugeben, daß die bayerische Bahn hinsichtlich ihres Personalbestandes mit der sächsischen nicht auf einer Stufe stand, aber trotzdem, meine Herren, sprechen diese Angaben von einem Manne, der dazu berufen ist, doch eine ganz andere Sprache als das, was Excellenz Dr. Mehnert im Ausschuß gesagt hat.

(Sehr wahr!)

Es wäre meines Erachtens Aufgabe der Königl. Staatsregierung gewesen, uns in der Denkschrift ein auf eingehende Prüfung gegründetes Urteil darüber zu geben, wer von beiden Recht hat, und es wäre auch nicht unbillig gewesen, wenn der von uns schon mehrfach zum Ausdruck gebrachte Wunsch, die größeren Privatbetriebe nicht etwa zur Vergleichung, sondern bloß zur Anregung mit zu besichtigen und zu untersuchen, ausgeführt worden wäre.

Wir haben in Preußen eine Kommission, die sich in sehr eingehender und belehrender Weise damit beschäftigt hat. Auch das englische Eisenbahnwesen, über das wir neuerdings von Frahm eine übersichtliche und gute Darstellung haben, hätte meines Erachtens an Ort und Stelle einer gründlichen Prüfung unterworfen werden müssen. Preußen hat, wie ich schon in der Verhandlung hier im Dezember 1909 hervorgehoben habe, den Herrn Ministerialdirektor Hoff und das frühere Eisenbahndirektionsmitglied Schwabach nach Nordamerika geschickt, um die dortigen Verhältnisse eingehend zu untersuchen.

Ich komme zum Schlusse und stelle hiermit den Antrag:

„die Denkschrift der Finanzdeputation A zur weiteren Beratung im Einvernehmen mit der Finanzdeputation B zu überweisen.“

Von den dortigen Verhandlungen wird es abhängen, ob meine Fraktion sich gezwungen sehen wird, nunmehr die Errichtung eines Verkehrsministeriums zu beantragen. Wir verkennen nicht, wie auch der Herr Staatsminister vorhin schon ausgeführt hat, daß schon manche Verbesserung eingetreten ist, die direkt oder indirekt dieser ganzen Bewegung zu verdanken ist und insbesondere auch unserem Antrage. Ich brauche dazu bloß auf den berühmten Kachelofen zu verweisen, über den in der Finanzdeputation A gesagt worden ist, daß, wenn man ihn auch nicht gerade als Bierde der Verwaltung ansieht, er doch unabänderlich beibehalten werden mußte, und von dem