

**(Abgeordneter Castan.)**

- (A) Rangstufe, einheitliche Vorbildung und einheitliche Dienstkleidung würde eine ungeheure Kraft- und Arbeitserparung und eine gar nicht hoch genug anzuschlagende Beruhigung ergeben, der Wegfall aller Wettbewerbsrückichten, die Ausnutzung wenig benutzter Strecken, die Möglichkeit wirtschaftlicher Erschließung baharmer Landesteile durch den Bau neuer wenig rentierender Bahnen, die Ausgestaltung des durchgehenden Schnellzugsverkehrs stellen Wirkungen für die Gesamtheit in Aussicht, auf die das deutsche Volk mit seinen schier unermesslichen Verpflichtungen und Bedürfnissen nicht länger verzichten kann."

Meine Herren! Es wird dann weiter hingewiesen auf den Gedanken der Reichseinheit und die Uneinigkeit der bundesstaatlichen Bahnverwaltungen:

"Was nützt es der Festigkeit und Tüchtigkeit des deutschen Volks gegenüber Frankreich, England oder Rußland, wenn eine Bahn zu 7, die andere aber nur zu 2 vom Hundert rentiert? Wenn infolgedessen diese letztere Bahn nötige Bauten nicht ausführen, wichtige Hilfsquellen nicht ausnützen kann und dergleichen mehr?"

- (B) Es wird dann weiter an der Hand der technischen Verschiedenheiten wiederum der Beweis zu erbringen versucht, daß heute bereits das Problem reif ist, und da müssen wir uns doch sagen: Wenn wir die finanziellen Zukunftsaussichten betrachten, wenn wir uns vergegenwärtigen, welche großen Probleme auf dem Gebiete des Steuerwesens zu lösen sind und wie heute im verkehrs- und volksfeindlichen Sinne an der Lösung gearbeitet wird, so muß doch auf der anderen Seite wenigstens das Bestreben vorhanden sein, wenn die Möglichkeit von einem Fachmanne eröffnet wird, die Möglichkeit, wesentliche Ersparnisse im Wirtschaftsleben, wesentliche Verbesserungen im Verkehrsleben herbeizuführen, daß man diesen Möglichkeiten ernstlich nachgeht und sie ernstlich prüft.

Meine Herren! Mangel an einheitlicher Technik begegnet einem ja wiederholt, wenn man so die Dinge in ihrer Praxis ansieht. Bei früherer Gelegenheit ist darauf hingewiesen worden, wie es unter Umständen notwendig ist, daß trotz der Reichseinheit Teile von Betriebsmitteln, Achsen, von Königsberg nach Nürnberg zu schaffen waren, daß sie dort repariert wurden und dann wieder zurücktransportiert wurden. Wo bleibt da in aller Welt die Einheitlichkeit? Ich hatte vor kurzem Gelegenheit, die Einrichtungen der Werkstatt Zwickau einmal anzusehen, und da wurde mir auch gesagt, wie man jetzt mit neuesten Maschinen den Arbeitsprozeß wesentlich beschleunigt, Bufferrichtmaschinen einstellt anstatt Handarbeit. Gleichzeitig wurde aber auch von den Fachleuten bemerkt, daß das nur für einen ganz bestimmten Typ

möglich sei, weil eben bei der Uneinheitlichkeit der Betriebsmittel es nicht möglich ist, daß solche Maschinen unter allen Umständen und für alle Zwecke rationell arbeiten können.

Meine Herren! Ich möchte zum Schluß noch ein paar Worte zitieren, die uns in neuerer Zeit aus der Zeitung der deutschen Eisenbahnbeamten entgegnetreten. Da heißt es:

"Was uns im deutschen Eisenbahnwesen als hervortretendes Kennzeichen einer kostspieligen Wirtschaft vor allem in die Augen fällt, das ist die fast unübersehbare Mannigfaltigkeit der technischen Ausführungen. Nicht einmal im Oberbau — man denke nur an die Verschiedenheiten im Weichenbau — haben wir es zu dem notwendigen Einheitsstyp gebracht. Schärfer noch tritt die Vielgestaltigkeit im Lokomotiv- und Wagenbau hervor. Diese Vielgestaltigkeit fand ihre stärkste Stütze bisher in der Annahme, daß man nur durch das Ausproben der verschiedenartigsten Typen zu dem vollkommensten, leistungsfähigsten Typ gelangen könne. Das kostspielige Beiwerk einer solchen Entwicklungsreihe, die immer neue Gattungen schuf, immer größere Lagerplätze für die Ersatzteile verlangte und somit immer mehr lebendiges Kapital zu ruhenden Anlagewerten erstarrte, ertrug man wie etwas Unabwendbares, fürchtend, daß ein Abbrechen dieser Reihe Stillstand und Rückschritt bedeuten müsse."

Ich will die Auslassungen nicht weiter verlesen. Es wird dann darauf hingewiesen, wie ganz anders die Heeresverwaltung eingegriffen hat, wie sie mit einem Griff zu einem einheitlichen Typ auf dem Gebiete des Kraftwagenwesens gekommen ist, und es heißt dann als Ergänzung:

"Würde man mit weitem Blick für die Notwendigkeiten der Zeit in die Verwirklichung dieses Gedankens eintreten, so wäre ein bedeutsamer Schritt für die fruchtbringende Entfaltung des deutschen Eisenbahnwesens getan. Wenn man ermißt, welch ungeheures Schrift- und Abrechnungswerk hinfällig würde, wenn das ganze Deutsche Reich in der Hauptsache nur noch einen Binnenverkehr bildete: wieviel Arbeitskräfte würden frei zur Kräftigung anderer Dienstzweige! Schon aus vaterländischen Gründen sollte man hier durch mutige Tat die schleichenden Bedenklichkeiten überwinden."

Meine Herren! Sie sehen also, daß doch die Praktiker des Alltags im Eisenbahnwesen der Meinung sind, die wir und die auch Kirchhoff seit langem vertreten haben, daß heute die Reichseinheit auf dem Gebiete des Verkehrs, vor allen Dingen auch der Technik alles mögliche zu wünschen übrig läßt und daß daraus eine Unmasse von Kräftezersplitterung sich ergibt. Es wird also notwendig sein, daß den Dingen zu Leibe gegangen wird und daß wenigstens, das betone ich noch einmal, versucht