

(Staatsminister v. Sehdewitz.)

(A) nämlich die absolute Unterstellung der Eisenbahnen unter das militärische Kommando in allen Fragen der Transportleistung für Heeresbedürfnisse. Es ist also ganz irrtümlich, wenn jener Vorgang in Frankreich und England für Deutschland als Muster empfohlen wird,

(Bravo!)

wie es im Deutschen Reichstag geschehen ist; umgekehrt, Deutschland hat jenen Staaten bei ihrem Vorgehen zum Muster gedient.

(Sehr richtig!)

Haben nun gleichzeitig die deutschen Eisenbahnverwaltungen aller Schwierigkeiten ungeachtet doch den Bedürfnissen des bürgerlichen Verkehrs auch im Kriege in weitem Umfange zu entsprechen vermocht, so ist es ganz unverständlich, wie kürzlich im Reichstag ein Abgeordneter von einem Verkehrsbankerott sprechen konnte, dem unser Eisenbahnwesen entgegengehe, wenn nicht alsbald eine straffe Zusammenfassung erfolge. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat ihm sofort gebührend geantwortet.

Tatsächlich fehlt es schon jetzt in Deutschland an der nötigen Einheitlichkeit der Eisenbahnen keineswegs. Soweit eine Vereinheitlichung im Heeresinteresse oder auch im deutschen nationalen Interesse erforderlich ist, ist sie, das muß ich bestimmt behaupten, in Deutschland in vollkommener Weise vorhanden. Die Eisenbahnen unterstehen wie ein organisches Ganzes der Heeresleitung zur Erfüllung ihrer Zwecke. Aber auch sonst stehen die Eisenbahnen ungeachtet dessen, daß sie von verschiedenen Verwaltungen geleitet werden, dem Auslande gegenüber da, wo es sich um gemeinsame deutsche Interessen handelt, wie ein Mann zusammen, und es ist deshalb ganz gewiß keine weitere Vereinheitlichung nötig.

Ebenso ist es ja bekannt und oft schon nachgewiesen worden, daß die durch das Verkehrsinteresse gebotene Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen in Bau und Betrieb, wie sie in Art. 42 der Reichsverfassung verlangt wird, schon längst vollkommen und weit über das Ziel, das sich dieser Artikel setzte, erreicht ist. Es ist also keineswegs ein Artikel, der „auf dem Papier steht“, wie der Herr Abgeordnete Castan gesagt hat. Wenn nun nach diesem Artikel die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen, so darf ich darauf hinweisen, daß nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung die danach nötige Einheitlichkeit längst durchgeführt ist. Auch

besteht Einheitlichkeit in den Personen- und Gütertarifen, Einheitlichkeit in der Abfertigung des Verkehrs und Einheitlichkeit in vielen anderen Beziehungen auch in betreff der Dienstverhältnisse des Betriebspersonals. Durch den Staatsbahnwagenverband ist eine freie gemeinsame Benutzung des gesamten Güterwagenparks gewährleistet. Über die Leitung des Güterverkehrs bestehen feste Abmachungen, nach denen nicht der für die einzelnen Verwaltungen vorteilhafteste, sondern der nach allgemeinen Gesichtspunkten wirtschaftlich beste Weg gewählt werden soll unter Festsetzung einer Grenze für die Umwege auf 20 Prozent gegenüber der kürzesten Linie; in den preussisch-sächsischen Verkehrsbeziehungen ist diese Grenze sogar auf 10 Prozent herabgesetzt worden. Lokomotiven wie Personenwagen und auch das zugehörige Personal gehen, wenn es zweckmäßig ist, von einem Verwaltungsbereich in den anderen über, und dem Fahrgast wird es nicht bemerkbar, wenn er bei einer Reise verschiedene Verwaltungsbezirke berührt. Auf diesem Wege der Vereinheitlichung wird fortgesetzt im allgemeinen Interesse weiter fortgeschritten. Wichtige Maßnahmen in dieser Beziehung sind z. B. ganz neuerdings auf dem Gebiete des Lokomotivbaues durchgeführt worden; dasselbe gilt seit langer Zeit für die Durcharbeitung der Wagentypen. Gleiche Bestrebungen werden verwaltungsseitig auf allen anderen Gebieten gefördert, wo sich auch immer Gelegenheit dazu bietet. Es liegt also keinerlei Anlaß vor, etwa zur Erzwingung einer weiteren Vereinheitlichung die Selbständigkeit der Verwaltungen aufzuheben

(Sehr richtig!)

und sie in allen Beziehungen einer Reichsinstanz zu unterstellen. Von diesem Gesichtspunkt aus würde also das Reichseisenbahnprojekt ohne besondere Schwierigkeiten abzulehnen sein.

Weit wichtiger ist der jetzt mehr in den Vordergrund gestellte Gesichtspunkt, daß das Reich unbedingt zu Verzinsung und Abbürdung seiner Kriegsschulden Geld braucht und daß durch Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich angeblich wesentliche Mehrerträge zu seinen Gunsten herauszuwirtschaften sein würden. Gerade diese Frage wird auch voraussichtlich in der Fachkommission, die auf Antrag des Reichstags seinerzeit zur Behandlung der Frage der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zusammentreten wird, eine besondere Rolle spielen.

Zunächst muß festgehalten werden, daß der Übergang der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich selbstverständlich nicht ohne Entschädigung erfolgen könnte. Die abtretenden Bundesstaaten würden vielmehr, mindestens eine ihren jetzigen Eisenbahnüberschüssen ent-