

(Staatsminister v. Seydewitz.)

(A) so müßte doch die dann unbedingt eintretende Zunahme der Staatsschulden in Bälde zu einer Vermehrung der Ausgaben für Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden und somit zu einer schließlich noch größeren Belastung des Reichshaushalts führen. Wirklich finanzielle Vorteile können nur durch Vermehrung der Einnahmen oder Verminderung der Ausgaben erzielt werden. Rein rechnerische Vorgänge der eben gedachten Art haben wohl etatmäßige Bedeutung, können aber auf die Dauer wirtschaftliche Erfolge nicht zeitigen. Im vorliegenden Falle würden sie sicher sehr bald schwere Nachteile hervorrufen.

Man wird also die Kirchhoffschen Annahmen als allenthalben haltlos bezeichnen müssen, wie auch der Herr Referent das zutreffend in seinen Ausführungen dargelegt hat. Und wenn Excellenz Kirchhoff selbst ungeachtet aller Sachverständigen, in der objektivsten Weise geführten Widerlegungen bei seiner Ansicht beharrt und nach wie vor die irreführende Behauptung eines leicht zu erlangenden Gewinns von einer Milliarde in der Öffentlichkeit aufrechterhält, so ist das ein Überwiegen der Energie des Willens über die Energie des Denkens, die bei einem Fachmann doch schließlich wundernehmen muß.

Wenn man bedenkt, daß die Eisenbahnen Deutschlands in der Friedenszeit rund 600 Millionen Mark Überschüsse erzielt haben, so ist es ja auch für jeden Laien auf den ersten Blick verständlich, daß es schlechterdings unmöglich ist, durch Eingreifen des Reichs diese Überschüsse ohne weiteres auf 1600 Millionen zu erhöhen.

(Sehr richtig!)

Ist nun die Hoffnung auf die Kirchhoffsche Milliarde tatsächlich erledigt, so stehen einem Übergang der deutschen Eisenbahnen auf das Reich doch auf der anderen Seite auch recht erhebliche Bedenken gegenüber.

Der Herr Referent hat sehr mit Recht hervorgehoben, daß das Reich, wenn es die Eisenbahnen übernimmt, unbedingt das finanzielle Interesse in die erste Linie stellen müsse und stellen werde, da das Reich eben Geld braucht.

(Sehr richtig!)

Da aber mit der bloßen Vereinheitlichung oder mit Betriebsvereinfachungen, denen sich die einzelstaatlichen Verwaltungen übrigens naturgemäß auch von sich aus nach dem Krieg unterziehen werden, wenig oder nichts zu erreichen ist, so legt sich die Wahrscheinlichkeit nahe, daß das Reich den nötigen finanziellen Erfolg durch Tarifierhöhungen herbeizuführen suchen wird, und zwar dann sicherlich in einem Umfange, demgegenüber die mäßigen Erhöhungen, die jetzt die Verwaltungen im

Sinblick auf die außerordentlich gestiegenen Betriebskosten durchgeführt haben, als verschwindend erscheinen würden. Ich schalte hier ein, daß die Rechtsgültigkeit der Tarifierhöhung nicht bezweifelt werden kann. Es handelt sich hier um eine unbedingt gültige Verwaltungsmaßregel, die bisher noch nicht bestritten worden ist. Wenn nun aber das Reich weit größere Erhöhungen durchführen würde, so wäre das für das verkehrstreibende Publikum ganz gewiß kein besonderer Vorzug. Dabei wäre aber nicht einmal sicher, ob damit wirklich ein erheblicher Reingewinn für das Reich zu erzielen wäre. Ganz abgesehen davon, daß allzu große Tarifierhöhungen nur zu leicht den Verkehr behindern und schließlich absolut zu Mindereinnahmen führen können, kommt hier in Betracht, daß das Reich aller Voraussicht nach den Betrieb wesentlich teurer führen wird als die jetzt bestehenden einzelstaatlichen Verwaltungen;

(Sehr richtig!)

denn die Vereinheitlichung des gesamten Eisenbahnwesens in einer Hand führt naturgemäß zu einer Nivellierung, d. h. zu einer Beseitigung der verschiedenen Unterschiede und damit, da erfahrungsgemäß solche Nivellierungen immer nach dem kostspieligsten Maßstab erfolgen, zu starken Mehraufwendungen. Ich denke hier, abgesehen von persönlichen Ausgaben, an Betriebs-einrichtungen aller Art, rücksichtlich deren wesentliche Verteuerungen eintreten würden, da jeder Teil des Reichs das dem einen Teil Zugestandene auch für sich beanspruchen würde, während jetzt bei den selbständigen einzelstaatlichen Verwaltungen sich einzelne, in der Natur der Verhältnisse liegende Verschiedenheiten weit eher aufrechterhalten lassen. Die durch die Einheitlichkeit gegebene Gleichmacherei würde sonach aller Voraussicht nach in Bälde die Ergebnisse der Tarifierhöhungen vollständig aufzehren, ja sie übertreffen.

Nach alledem kann man einen finanziellen Gewinn für das Reich aus der Übernahme der deutschen Eisenbahnen in Reichshand nicht erwarten, wohl aber wären ganz abgesehen von den die Allgemeinheit belastenden Tarifierhöhungen für die einzelnen Bezirke des Reichs mancherlei Nachteile zu befürchten, die im wesentlichen darauf beruhen, daß eine sorgsame Pflege der Wünsche der einzelnen Bezirke durch eine zentrale Leitung unmöglich in gleicher Weise bewirkt werden könnte, wie es jetzt geschieht, wo bodenständige Verwaltungen, die die Bedürfnisse ihrer Eingeseffenen aus persönlicher Wahrnehmung kennen, unter sachverständiger Kontrolle und Mitwirkung der Stände des Landes über Eisenbahnfragen entscheiden.

(Sehr richtig!)