

(Staatsminister v. Sehdewitz.)

(A) sondern durch die getroffenen Einrichtungen sogar weit überholt worden sind.

Ich möchte heute nur kurz nochmals darauf hinweisen, daß auf dem Gebiete des Abfertigungs-, des Verkehrs- und Beförderungswesens in allen wesentlichen Beziehungen bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen die gleichen Bestimmungen bestehen, daß das Signalwesen einheitliche Formen angenommen hat, die Eisenbahnverkehrsordnung, die Bau- und Betriebsordnung, die Fahrdienstvorschriften für ganz Deutschland Gültigkeit haben, daß durch die ständige Tarifkommission mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten und durch die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen die formelle und die materielle Einheit des Tarifwesens gefördert und gewährleistet wird, daß die Ausnützung und Vermehrung des gewaltigen deutschen Güterwagenparkes in einheitlicher Weise vom Staatsbahnwagenverbände durchgeführt wird. Auch insoweit, als noch Wettbewerbsverhältnisse innerhalb Deutschlands bestehen, leiden die Verfrachter nicht darunter, da sie unter allen Umständen nur die Fracht für die kürzeste Strecke zu zahlen haben, auch die Lieferfristen nach der kürzesten Strecke berechnet werden. Auf all diese Verhältnisse will ich jetzt nicht nochmals näher eingehen. Gestatten Sie mir jedoch, Ihnen aus der unmittelbaren Gegenwart einige praktische Nutzenwendungen vor Augen zu führen.

(B) Der Geist der Einheitlichkeit, der das deutsche Eisenbahnwesen beherrscht, zeigte sich in besonders hellem Lichte, als im letzten Winter bei einzelnen Verwaltungen ernste Betriebschwierigkeiten auftraten. Jede Hilfe wurde da ohne jeden Zwang von außen gegenseitig geleistet, und insbesondere stellte die sächsische Staatseisenbahnverwaltung zur Behebung der Stockungen im Übergangsverkehr Engelsdorf-Schönfeld auf Ansuchen der preußischen Verwaltung sofort die nötige Anzahl Lokomotiven zur Verfügung. Daß uns andererseits die preußische Verwaltung entgegengekommen ist, habe ich soeben schon erwähnt.

Ferner ist von den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Frage von eminenter Bedeutung, für die eine vollständige Einheitlichkeit geradezu Voraussetzung ist, neuerdings mitten im Weltkrieg ihrer Lösung zugeführt worden, ich meine die Einheits-Verbundbremse. Die Einführung dieser Bremse im Güterverkehr, wie sie nach und nach erfolgen soll, wird einen Markstein in der glänzenden Weiterentwicklung der deutschen Eisenbahnen bilden. Als Folgen werden sich ergeben eine wesentliche Erhöhung der Güterzugsgeschwindigkeiten und damit erhebliche Beschleunigungen der Güterbeförderung. Aber auch wirtschaftlich, vom Standpunkt der Verwaltungen aus gesehen, sind — trotz der hohen Einrichtungskosten — große Vorteile zu erwarten, da der Wagenpark wegen des schnelleren Wagen-

umlaufs besser ausgenutzt und im Laufe der Zeit an (C) Bremspersonal erheblich gespart werden wird. Über alle hier einschlagenden Gesichtspunkte ist unter den deutschen Verwaltungen trotz der großen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, volle Einheitlichkeit erzielt worden.

Wie im Betriebe, so wird auch auf dem weiten Gebiete des Tarifwesens dafür gesorgt, daß alle Beteiligten in Deutschland durchaus gleichmäßig behandelt werden. Ich erinnere hierbei an die zahlreichen Ausnahmetarife, die gerade während des Krieges eingeführt worden sind. Nur einige Beispiele seien erwähnt. Die Frachtermäßigungen für Kartoffelsendungen gelten einheitlich in ganz Deutschland. Die außergewöhnlichen Tarifvergünstigungen, die während des Krieges den Leipziger Mustermessen auf dem Gebiete des Personen- wie auf dem des Güterverkehrs zugute kommen, konnten nur deshalb so günstige Wirkungen mit sich bringen, weil sie einheitlich von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen bewilligt wurden. Unsere arbeitslos gewordenen Textilarbeiter werden bei der Reise nach einem anderen Arbeitsort nicht bloß in Sachsen, sondern z. B. auch in Preußen frei befördert. Die so segensreiche Einrichtung, daß jetzt Stadtkinder zu ermäßigten Preisen aufs Land befördert werden, gilt in ganz Deutschland, und sächsische Kinder gelangen auf diese Weise billig in preußische ländliche Gegenden und umgekehrt. Die Zahl dieser Beispiele könnte ich leicht vermehren. (D)

Nur der Vollständigkeit wegen möchte ich hier noch die ganz selbstverständliche und allgemein bekannte Tatsache hervorheben, daß auf dem wichtigsten Gebiete, nämlich auf dem der Landesverteidigung, die Einheitlichkeit der deutschen Eisenbahnen vorbildlich und unerschütterlich feststeht. Die gemeinsame Vorbereitung und Ausführung aller hier erforderlichen Maßnahmen hat sich glänzend bewährt, und der Bestand getrennter Verwaltungen hat hier keineswegs im Wege gestanden, vielmehr durch den Wettstreit fördernd dem Ganzen gedient. Im einzelnen füge ich noch an, daß die dem Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten angegliederte „Kriegsbetriebsleitung“, in der Vertreter aller deutschen Eisenbahnverwaltungen und der Heeresverwaltung in verständnisvollem Zusammenwirken gemeinsam tätig sind, das Ihre tut, um die volle Gewähr zu geben für ein dauernd einheitliches Vorgehen in allen gemeinsamen Betriebsangelegenheiten. Also: wie den Interessen der Volkswirtschaft, so dienen die Eisenbahnen dem deutschen Vaterlande auch bei seinem schweren Existenzkampfe hingebungsvoll und — ganz im nationalen Geiste der Reichsverfassung — in unbeschränkter und nicht zu übertreffender Einheitlichkeit.

Man wird also füglich nicht bestreiten können, daß die Vereinheitlichung im deutschen Eisenbahnwesen, soweit