

16. III. 1917

Eisenbahnfragen.

N. Berlin, 15. März. (Priv.-Tel.) Der Hauptauschuss des Reichstages begann heute mit der Besprechung von Eisenbahnfragen. Ein Fortschrittler unterbreitet einen Antrag, der die behandelten Pläne des Ministerialdirektors a. D. Kirchhof enthält. Der Redner führte aus, er identifiziere sich nicht mit allen Ansichten Kirchhofs. Es komme nur auf die Generalidee an und diese stimme mit der Reichsversammlung überein, an deren Durchführung zu denken es Zeit sei. Wie Herr v. Breitenbach und der bayerische Verkehrsminister v. Seidlein die Dinge behandelten, so gehe es doch nicht weiter. Angesichts der finanziellen Bedürfnisse des Reiches lasse sich die fähle Ablehnung nicht aufrecht erhalten. Ob eine Milliarde herauskomme oder die Hälfte, oder noch weniger, darauf komme es nicht an. Es handle sich um oier Vorschläge, erstens um vorläufige Einstellung der Tilgung mit Rücksicht auf die Not der Finanzen, zweitens: Einführung kaufmännischer Grundsätze; Notwendigkeit einer Vermögensbildung, drittens: systematische Vereinfachung des Betriebes ohne Transportluxus, viertens: Vorteile des Großbetriebs. Die ganze Frage sei nicht nur eine technische und finanzielle, sondern auch eine hochpolitische. Die Verhältnisse würden in Bayern ton Jahr zu Jahr schlechter und gingen mit der partikularen Eisenbahnpolitik immer mehr zurück. Die Dinge zwängen dazu, die Einzelungen zu ändern. Auch in Preußen werde es mit der Uebernahmepolitik zunächst ein Ende haben. Die Kirchhofschen Vorschläge seien nicht so radikal, daß die Einzelstaaten nicht darauf eingehen könnten. Die großen Leistungen seien nur möglich gewesen durch den einheitlichen Verkehrswillen, der durch die militärische Leitung hineingefommen sei. Eine unparteiische Kommission müsse das ganze Material prüfen und die Vorschläge Kirchhofs und ihre Durchführung untersuchen. Der Redner beantragte eine Resolution auf Vorlegung einer Denkschrift über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes. Zur Vorbereitung und Auffassung dieser Denkschrift soll eine Sachkommission einberufen werden, die durch sachverständige Mitglieder des Wirtschaftslebens, Parlamentarier, sachverständige Beamte und Vertreter des großen Generalrats zu bilden ist. Die der Kommission angehörenden Eisenbahn-Beamten sollen für die Dauer ihrer Mitwirkung von den Weisungen ihrer Vorgesetzten unabhängig erklärt werden.

Minister v. Breitenbach führte aus, die Ideen Kirchhofs hätten sich im Laufe der Jahre gewandelt. Von persönlichen Angriffen, Lächerlichmachung usw. könne keine Rede sein. Er habe darauf gefaßt sein müssen, daß seine Gedanken kritisiert und geprüft würden, und das sei geziehen. Die in Aussicht gestellte Ersparnis von einer Milliarde sei im Artikel des „Schwäbischen Merkur“ in ihre Bestandteile aufgeföhrt worden. Die dort gegebenen Ansätze seien viel zu hoch gegriffen. Die Ersparnisse durch Zusammenschluß, woher sollten sie kommen? An den Zentralstellen könnten nur sehr wenige gemacht werden, an den Uebergangsstellen auch relativ wenig. Die Abrechnungen im Personen- und Güterverkehr würden nur zum Teil wegfallen, und noch hier und da könnten kleine Ersparnisse gemacht werden; die Personenwagen wären bereits freizügig, die Lokomotiven könnten es nie sein. Transportluxus durch Umleitung des Güterverkehrs käme nur in geringem Maße in Preußen vor, in Süddeutschland möge das etwas anders liegen. Die preußischen Personenzüge machten anderen keine Konkurrenz. Die Zusammenlegung würde in den Routen nichts ändern. Die ersten von Kirchhof errechneten 200 Millionen gingen tatsächlich in der Luft. Der Ausbau des Bahnnetzes würde erschwert werden, die Vereinfachung des Betriebes wenig Ersparnis bringen, dagegen die Einführung des Zweiflassensystems für den Personenverkehr große Einnahmeausfälle bedeuten, für Preußen allein 60—80 Millionen Mark; v. D. Lehmann schätzte sie noch höher. Auf ein solches Experiment könnte man sich nicht einlassen. Die Vereinfachung müsse kommen, aber nicht mit so rauhem Eingriff in das Gewohnte. Die Ausnutzung der Personenzüge mit 80 Prozent werde sich nicht ändern lassen, sie liege in der Natur des Verkehrs und der ungleichen Verkehrsbedürfnisse in den verschiedenen Bundesstaaten; dieser Verkehrsbedarf sei notwendig. Beim Güterverkehr komme kein Luxus vor. Die Hoffnung auf große Ersparnis sei ein Irrtum. Technische Verbollkommnung im Wagen- und Lokomotivpark durch einheitliche Bremse usw. sei notwendig; die Ersparnisse hieraus würden aber nicht ausreichen, um die sonstige Verteuerung des Betriebes auszugleichen. An einheitlichem Willen in der Verwaltung fehle es nicht, von einem Fortschrittler könne nicht die Rede sein. Die Eisenbahnpolitik sei weitfichtig gewesen. Eine partikularistische Tendenz habe sich nirgends vorgeedrängt, überall herrliche Einmütigkeit und Entgegenkommen. Die Reichsbahn würde man gar nicht merken, so wenig würde sie ändern. Angesichts des Aufsehens, das die Kirchhofschen Ansichten erregt hätten, habe die Kritik scharf und gründlich sein müssen. Eine Untersuchungskommission würde kein anderes Ergebnis haben.

Der preußische Finanzminister wandte sich dann in ähnlicher Weise wie bereits im Landtage gegen die Kirchhofschen Ausführungen.

Darauf erklärte ein württembergischer Nationalliberaler für seine Person, er begreife den preußischen Widerstand gegen die Kirchhofschen Projekte. Der Redner ist nicht überzeugt, daß eine weitere Vereinheitlichung nicht noch Ersparnisse möglich mache. Warum werde denn nicht eine Denkschrift vorgelegt wie 1912? Warum sei die Betriebsmittelgemeinschaft von der Mißföhle verschwunden? Partikularistische Rücksichten hätten wohl entscheidend mitgespielt. Gesunde preußische Finanzen seien auch für das Reich wichtig. Aber auch die anderen Bundesstaaten dürften nicht Not leiden, und dazu müsse auch Preußens Verkehrspolitik helfen; damit könnte Preußen wieder moralische Eroberungen machen. — Ein Sozialdemokrat will angesichts der Entwicklung des ganzen Wirtschaftslebens die Hoffnung nicht aufgeben, daß es noch zu der von ihm eingehend befürworteten Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich kommen werde. Ein Vertreter der bayerischen Regierung erklärte, daß diese an der Selbstständigkeit der bayerischen Verkehrsverwaltung festhalte; diese stelle einen großen Nachfaktor dar wegen der großen Einnahmen. Gewissen Vereinheitlichungen, z. B. im Tarifwesen, widerstrebe auch Bayern nicht. Die bayerische Volksvertretung stehe in dieser Frage auf der Seite der Regierung. Wenn auch die Finanzlage der bayerischen Bahnen nicht glänzend sei, so balanzieren doch Einnahmen und Ausgaben, doch diese Sorgen könne das Reich Bayern überlassen. Die geforderte Kommission sei überflüssig und könne bei dem Mangel an Arbeitskräften nicht gebildet werden. Ein Redner der Deutschen Fraktion erklärte, mit der kaiserlichen Ablehnung sei die ganze Angelegenheit erledigt.

Der sächsische Finanzminister führte aus, wenn das Reich nach Kirchhof nur den Betrieb übernehme, so habe es auch die Eisenbahnen. Dauernde finanzielle Vorteile seien für das Reich kaum zu erwarten. Die wirtschaftlichen Gesichtspunkte würden aber besser von den Einzelstaaten wahrgenommen. Einheitliche Leitung von einer Stelle habe auch Mängel. Manches von dem, was Kirchhof an Vereinheitlichung gefordert, lasse sich auch so erreichen. Mißstände, die dringende Abhilfe verlangen, seien nicht vorhanden. „Wir haben nicht Wettbewerb, sondern Wettstreit.“ Eine starke Vereinheitlichung sei dem Fortschritt nicht förderlich. Die ganze Frage sei genügend geklärt, der Vorlage einer Denkschrift ständen jedoch keine Bedenken entgegen. — Ein Zentrumsabgeordneter meinte, daß weder zur genaueren Untersuchung der Frage noch zur Vorlage einer Denkschrift ein Anlaß gegeben sei. Der Volksparteiler, der als erster Redner und zwar für die Reichsbahn gesprochen hatte, legte dar, daß die Sachverständigen, die der Ausschuss gehört habe, Partei seien.

Minister von Breitenbach erklärte, die Betriebsmittelgemeinschaft sei an den Schwierigkeiten gescheitert, man habe sich mit der Hauptsache, der Güterwagengemeinschaft, begnügen müssen. Der Vorwurf des preußischen Eisenbahnpartikularismus lasse sich nicht aufrecht erhalten. Von einer Theaurierung sei heute gar nicht mehr die Rede und werde es künftig auch nicht sein. Auf Bismard dürfe man sich heute nicht mehr berufen, die Dinge lägen ganz anders als damals. Die Betriebsorganisationen seien bei allen Verwaltungen fast genau dieselben, die Zustände auf den deutschen Eisenbahnen durchaus zufriedenstellend, die Reichseisenbahnen im Reichsland sollten den süddeutschen Staaten keine Konkurrenz machen. Ein Zentrumredner führte aus, die Erhaltung der vollen Selbstständigkeit der Einzelstaaten sei wertvoller als die vielleicht eintretenden geringen Ersparnisse. Ein Nationalliberaler legte großes Gewicht darauf, daß man nicht das Verkehrsweisen finanziell ausbeute. Wenn das geschehe, könnten wir uns wirtschaftlich nicht erholen. Ganz könne das Finanzinteresse der Einzelstaaten nicht zurückgestellt werden.

Die Konservativen erklärten, die fortschrittliche Resolution abzulehnen. Minister v. Breitenbach sagte eine Denkschrift über die finanziellen Wirkungen der Vereinheitlichung zu. Für die Beratung der Verkehrssteuer würde sie allerdings nicht mehr zuvrecht kommen.

Schließlich kam man zur Abstimmung, die die Ablehnung der fortschrittlichen Resolution mit 13 gegen 13 Stimmen ergab.