

1.10.1917

98

# Die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens.

Vom Wirtl. Geh. Rat Dr. Hermann Kirchhoff.

Der Reichstag hat in seiner Sitzung vom 27. März 1917 beschlossen:

Den Herrn Reichkanzler zu ersuchen: 1. dem Reichstag mit möglichster Beschleunigung eine Denkschrift über die voraussichtlichen finanziellen und wirtschaftlichen Wirkungen und Ergebnisse einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens unter Anbeziehung des Binnenwasserstraßenwesens vorzulegen; 2. zur Vorbereitung und Abfassung dieser Denkschrift eine Sachkommission einzuberufen, die durch sachverständige Mitglieder des Wirtschaftslebens, Parlamentarier, sachverständige Beamte und Vertreter des Großen Generalstabs zu bilden ist.

Mit diesem Beschluß hat der in den Parlamenten geführte schwere Kampf um die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens einen vorläufigen günstigen Abschluß gefunden. Die große Zeitfrage ist dem Parteigegensatz entrückt und glücklich in das Stadium sachmännischer Bearbeitung eingelaufen. In dieser neugeschaffenen Werkstatt gilt es, unverzüglich an die Arbeit zu gehen, um im Geiste der Osterbotschaft des Deutschen Kaisers auf dem Verkehrsgebiete etwas zu schaffen, was der neuen Zeit würdig ist. Diese zunächst rüch embryonische Tätigkeit der Kommission vollzieht sich am besten in der Stille; soll sie aber eine fruchtbare sein, so muß sie Elemente anvertraut werden, die etwas Lebensfähiges schaffen können und wollen. Jetzt dürfen nicht erst noch akademische, kontradiktorische Enquêtes — vor denen als totgeborene Kinder Herr von Camp im Reichstag mit Recht gewarnt hat — veranstaltet werden, sondern es müssen von Haus aus zielbewusste praktische Ausarbeitungen nach Art der Mobilmachungspläne für den nächsten Wirtschaftskrieg so schnell wie möglich von der einzuberufenden Sachkommission, als einem dazu qualifizierten Zivilgeneralstab geschaffen und in Form einer Denkschrift so zeitig vorgelegt werden, daß daraufhin die erforderlichen gesetzgeberischen und administrativen Maßnahmen zur rechten Zeit getroffen und in die dafür bestehenden verfassungsmäßigen Wege geleitet werden können.

Das Reich braucht Geld, sehr viel Geld. Das Verkehrswesen, eine Geldquelle ersten Ranges, steht selbst vor den schwersten Aufgaben, die es je zu lösen gehabt hat. Ist da nicht eine Mitarbeit an den sich daraus ergebenden großen Fragen des Schweiges der Edlen wert? Geht es jetzt nicht um das Wohl und die wirtschaftliche Rettung des Vaterlandes? Gilt es da nicht, die Ideale, ohne die sich große Fragen überhaupt nicht lösen lassen, hochzuhalten? Wohin kommen wir, wenn jetzt, wo die Osterbotschaft eine neue Zeit verkündet, in der „der Ausbau unseres wirtschaftlichen Lebens ins Welt gesetzt werden soll“, großartige Reformen auf dem Gebiete des Verkehrswesens deshalb, weil partikularistisch angehauchte Gemüter sich nicht darin zurechtfinden können, noch generell bekämpft werden und der einzelne sich nur fragt: „Wie fahre ich dabei?“ „Wo bleibe ich mit meinem Sonderinteresse?“ Die Zeit ist doch zu ernst und der große Bismarcksche Gedanke, um dessen Verwirklichung es sich jetzt handelt, zu hehr, als daß in solcher Weise um ihn gekämpft werden dürft. Offenbar hat mein Verstand, für das geldbedürftige Reich die ergiebige Verkehrsquelle möglichst nutzbar zu machen, solche unangemessenen Ergüsse bei den prinzipiellen Segnern des Gemeinheitsgedankens im Gefolge gehabt. Aber trotz aller Widersacher bleibe ich als alter Fachmann dabei, daß — wenn es sein muß — aus dem Eisenbahnwesen die geschätzte eine Milliarde als ein neues, durch nichts engagiertes Aktivum herauszuholen ist. Und daß es sein muß, wird die Zukunft schon zeigen.

Die von mir vorgeschlagene Ausdehnung des Großbetriebes auf sämtliche deutschen Bahnen und dessen systematische Ausgestaltung lediglich nach praktischen Rücksichten unter gründlicher Auscheidung des Transportflusses kann die von mir geschätzten großen Ausgabeersparnisse und Mehreinnahmen dann nicht bringen,

wenn man, wie der preussische Herr Eisenbahnminister, in der Vereinheitlichung und Vereinfachung nicht so weit wie ich gehen will. Er hat unter anderem im Parlament erklärt, „er würde sich aufs äußerste dagegen sträuben, meinen Anregungen zu folgen, in denselben Verkehrsgebieten, in denen sich naturgemäß ein interdeutscher Verkehr entwickelt, unser Personenverkehrssystem, also unseren Fahrplan, auf das intensivste auszubauen, weite Gebiete des platten Landes dagegen in den Verkehrsgelegenheiten zu kürzen, auf die sie einen gewissen Anspruch haben und an die sie sich gewöhnt haben“. Wie kann man es in diesen Zeiten erster Betriebskalamitäten und Verkehrsnot, wo es für alle um Sein oder Nichtsein geht, aber verantwortlich, weite Gebiete des platten Landes, weil sie sich nun einmal an einen relativ mit Bügen reichlich besetzten Fahrplan gewöhnt haben — wie der Herr Eisenbahnminister zugeibt, liegt die Plakausnützung im gesamten Nebenbahnverkehr „ganz zweifellos weit unter 30 Prozent“ — zu schonen, während doch durch die von mir vorgeschlagenen Maßnahmen des Zweiklassensystems und der Betriebsbeschränkungen in verkehrsarmen Gegenden zugunsten der verkehrsreichen mit einem Schlag ein riesiger Fuhrpark, der sich durch Veffestigung bei den überlasteten Fabriken nicht mehr beschaffen läßt, mit einem großen Personal für die hart bedrängten Verkehrszentren frei zu machen wäre. Alle Welt muß sich jetzt einschränken, warum sollten das weite Gebiete des platten Landes in den Verkehrsgelegenheiten nicht können? In diese Zeiten paßt es schlecht hinein, wenn der Herr Eisenbahnminister über das gut versorgte Nebenbahnen weiter väterlich seine Hand hält mit der Begründung:

„Dieses Rey haben wir relativ reichlich mit Bügen versehen, wohl wissend, daß diese Büge schlecht ausgenutzt sind, aber auch wissend, daß das Vordrängen dieser Büge gerade dem platten Lande ganz ungewöhnliche wirtschaftliche Vorteile bringt.“

Mit dieser zarten Rücksicht ist doch das große Dilemma, vor dem wir im gesamten Verkehrswesen stehen, nicht zu lösen. Dann darf man aber auch meine Schätzungen der durch Ausdehnung des Eisenbahngroßbetriebes und Befreiung des Transportflusses zu erzielenden großen Ausgabeersparnisse und Mehreinnahmen nicht so, wie es geschieht, zu Felde ziehen. Dieselbe Stelle, die vor einer Reihe von Jahren eine bei der Betriebsgemeinschaft zu erzielende Jahresersparnis von dreißig Millionen Mark für ein „Einsengericht“ erklärte, will sich jetzt auch nicht von der durch Professor Helm auf neuerer Grundlage herausgerechneten Jahresersparnis von hundert Millionen Mark inponieren lassen und nimmt keinen Anstand, meine unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände gemachten Schätzungen als „lustig“ zu bezeichnen. Derartige Kritiken mögen auf Fernerstehende Eindruck machen und diesen, falls sie prinzipielle Segner der deutschen Eisenbahngemeinschaft sind, Stoff geben, diesen Gedanken selbst zu betämpfen und die Höhe der von mir geschätzten finanziellen Vorteile einer solchen Gemeinschaft zu beanstanden. Um so freudiger ist es zu begrüßen, daß mit der vom Reichstag beschlossenen Einberufung einer Sachkommission endlich das richtige Forum geschaffen ist, vor dem die finanziellen Vorteile in allen Einzelheiten auf ihre Wichtigkeit geprüft werden können. Ja, wenn es auch nur die vom Herrn Eisenbahnminister zugegebenen finanziellen Vorteile wären, die bei der Ausdehnung des Großbetriebes und der Befreiung des Transportflusses herauskommen, dann müßten sie jetzt, angesichts des Steuerdrucks und der Tarifierhöhung, herausgeholt werden. Ich habe aber keinen Zweifel, daß meine Schätzungen vor der Sachkommission bestehen werden. Um dem Reiche und den Straßen beim Suchen nach Geldquellen zu helfen, und namentlich auch, um möglichst abzuwenden, daß der Verkehr mit Steuern und Tarifierhöhungen zu schwer belastet werden muß, hatte ich auch noch auf die Möglichkeit hingewiesen, daß außer den materiellen Verbesserungen des Verkehrs durch Ausdehnung des Großbetriebes und gründliche Auscheidung des Transportflusses sich auch noch formell durch Einführung der kaufmännischen Buchungs- und Finanzierungsgrundzüge, sowie für die Zeit der Not durch vorübergehende Eistierung der Ver-

mögensvermehrungen (sog. Thesaurierungen) läßt sich mehr als eine halbe Milliarde frei machen ließe, die dann die Verkehrssteuern und Tarifierhöhungen in gleicher Höhe entbehrlich mache. Auch gegen diesen Gedanken sind vielerlei Bedenken ins Feld geführt worden. Wenn das Kapitel der Einführung der kaufmännischen Finanzgebarung im Eisenbahnwesen in der Sachkommission erst einmal ex fundo bearbeitet werden wird, dann wird sich für jeden Kenner ergeben, wie sich die Eisenbahnfinanzen auf eine ganz neue, weniger bürokratische, mehr kaufmännische Grundlage stellen lassen, die es ermöglicht, die laufende Verwaltung mit angemessenen Reserven auszustatten, durch kaufmännische Abschreibungen unter Bildung von Erneuerungsfonds und Reservefonds sowie eines leistungsfähigen Ausgleichsfonds eine Stetigkeit in die Finanzgebarung zu bringen und durch Scheidung zwischen Betriebs- und Bauetat eine schärfere Abgrenzung der Einnahmen und Ausgaben des Betriebes und Baues herbeizuführen. Nur großzügige Reformen können uns jetzt retten. Kleinliche Bedenken, auf subalterne Urteile gar nicht zu verfallen hier nicht!

...wieder macht der Herr Finanzminister geltend, daß er das Extraordinarium als latente Schuldenbildung nicht entbehren könne. Aber man mache sich doch nur einmal klar, um was es sich jetzt handelt; jährlich, selbst während des Weltkrieges, werden mit dem Extraordinarium Riesensummen — 150 bis 180 Millionen Mark — aus den laufenden Eisenbahneinnahmen für Bauten zurückgelegt, die — wie der Herr Eisenbahnminister jüngst im Parlament offen zugegeben hat — jetzt während des Krieges wegen Mangels an Personal und Material nicht ausgeführt werden können. Ist es da nicht richtiger, in diesen überaus schwierigen Zeiten diese für unausführbare Bauten nicht benötigten Gelder für solche Zwecke heranzuziehen, wofür sonst Steuern und Tarifierhöhungen eingeführt werden müssen? Selbst wenn später für solche Bauten Anleihen begeben werden, bringen diese Bauten ersparnisgemäß doch durchschnittlich 7 Prozent neue Rente, decken die Konsolidinsen also bei weitem. Sollten wir mit dieser Finanzgebarung — wie es der preussische Herr Finanzminister darstellt — auch nur für eine Zeitperiode von 20 Jahren aus den größten Schwierigkeiten herauskommen, so muß ein solches Ausbittelmittel doch jetzt ergriffen werden. Mit meinen Vorschlägen belege ich mich auf meinem ureigensten Fachgebiete, auf dem ich dezentriert, ohne ein Zerstückeln oder Fantastik gewesen zu sein, mir habe meine Wege und Lösungen suchen müssen, die seinerzeit den Beifall der Minister Miquel und Thielen sowie der Parlamente gefunden haben. Wenn ich meine, in schwerer Berufszeit bei den Eisenbahnverstaatlichungen, Organisationen und Finanzgebarungen gesammelten Erfahrungen jetzt, wo es um die wirtschaftliche Existenz des Vaterlandes geht und der Ruf an alle erklinat, für dieses ihr Bestes einzusehen, mich freiwillig in den Dienst des Vaterlandes stelle, dann berühren solche Kritiken, selbst wenn sie — was ich bestreite — sachlich berechtigt gewesen wären, doch wegen ihrer unnötigen persönlichen Färbung immerhin peinlich. Auch durch den Hinweis des preussischen Herrn Eisenbahnministers darauf, daß die jetzige Zentralfstelle über die Durchführung des alten Bismarckschen Reichseisenbahngedankens anders denkt, wie die vöhere, der ich Jahrzehnte hindurch angehörte, kann und darf ich mich in meiner Ueberzeugung nicht beirren lassen. Ich wäre fast nicht würdig, an einer so großen Aufgabe freiwillig mitzuarbeiten. Meiner Ueberzeugung von der Wichtigkeit des Bismarckschen Reichseisenbahngedankens bin ich stets treu geblieben. Wenn ich in den Varianten für die Durchführbarkeit dieses Gedankens den Zeitströmungen Rechnung zu tragen suchte und jetzt mit dem Weltkrieg den Zeitpunkt für die Schöpfung der Reichsbahn für gekommen erachte, so handelte es sich doch jeweils nur um die äußere Form, in die der Gedanke sich praktisch einleiben und verwirklichen ließ. Dies Umlernen mit der Zeit kann mir nicht als Wankelmütigkeit ausgelegt werden. Politik ist auch im Verkehrswesen die Kunst des Erreichbaren.

Uebrigens bin ich mir klar darüber: wir werden in Zukunft, wie im wirtschaftlichen

Leben überhaupt, so insbesondere im Verkehrswesen mit partianischen, mehr aufs praktische gehenden Verhältnissen stark zu rechnen haben. Populär mag es ja sein, davon zur Zeit nichts wissen zu wollen. Nachgerade sollten aber die jetzt schon im Eisenbahnbetriebe hervorgetretenen Schwierigkeiten eine Mahnung dafür sein, rechtzeitig die weitestgehenden Vorkehrungen in der Richtung der Vereinfachung und Einschränkung für noch schwierigeren Zeiten zu treffen. Gewiß läßt sich in dieser Beziehung mancherlei im Rahmen des gegenwärtigen Staatsbahnsystems machen, und dies geschieht auch, aber — durch Sonderinteresse der Verwaltungen untereinander behindert — nicht weitgehend genug und immer nur mit der unerwünschten Perspektive von Verkehrssteuern und Tarifierhöhungen. Für die bevorstehenden wirtschaftlichen und Verkehrs-Aufgaben aber, die selbst die kühnste Phantasie nicht ausdenken kann, bedarf es nach meiner Ueberzeugung der Durchführung der von mir vorgeschlagenen durchgreifenden Reformen, um aus dem Verkehrswesen das höchste herauszuholen, was aus ihm durch straffes Zusammenfassen und richtige Organisation der Kräfte für das der Sehung so sehr bedürftige gesamte Wirtschaftsleben herauszuholen ist. Die von mir geschätzte eine Milliarde Bilanzverbesserung ist auf den von mir vorgeschlagenen Weg zu erreichen. Dabei bleibe ich, und lasse mich darin durch das spontan kundgegebene Erstaunen: „solche Dinge von einem früheren Fachmann zu hören“, nicht beirren. Ich glaube dies aber jetzt ruhig der Sachkommission überlassen zu können, und hoffe, im nächsten Jahre nicht noch einmal mit einer Denkschrift darüber hervortreten zu brauchen, freue mich vielmehr, daß der praktische zum Ziel führende Weg durch Bildung der vom Reichstag beschlossenen Sachkommission beschritten ist. Erfreulicherweise ist deren Wirkungskreis, um ein erschöpfender zu sein, auch auf die Binnenwasserstraßen ausgedehnt worden.

Die Hauptsache ist nun, daß diese Sachkommission tatsächlich eine streng unabhängige wird, im Geiste der Osterbotschaft ganze Arbeit macht und wirklich — wie der preussische Herr Eisenbahnminister auch in Aussicht gestellt hat — alle Argumente nach allen Seiten gründlich durchleuchtet. Dann bin ich mir gewiß, daß aus dieser Arbeit zum Wohl des engeren und weiteren Vaterlandes schließlich der vom Reichsbahneinleiter projektierte stolze Bau der Reichsbahn hervorgehen und dieser als Lohn für alle in diesem Weltkrieg vom deutschen Volk gebrachten Opfer und als sichtbares Wahrzeichen für alle kommenden Geschlechter das große Bismarcksche Werk krönen wird.

Wie mein unvergeßlicher Chef, Minister von Thielen, derzeit den Kanalgegner, so rufe ich zum Schluß den Segner der Reichsbahn zu:  
Kommen wird sie doch!