

# Die Vereinheitlichung der Eisenbahnen.

Von

Professor Hermann Hummel,

Mitglied der II. badischen Kammer und des Landesbahnrats.

Landtagsabgeordneter Hummel-Karlsruhe schickt uns eine Ergänzung zu dem Artikel des Geheimen Rats Kirchhoff, den wir in der Abendausgabe der „Vossischen Zeitung“ vom 27. Juli veröffentlichten. Wir möchten dazu bemerken, daß die bisherige finanzielle Verquickung des Eisenbahnbetriebs mit den Staatsfinanzen die Prüfung durch den Krieg nicht eben gut bestanden hat. Das gibt der Forderung verstärkten Antriebs, die Eisenbahnen lediglich vom Standpunkt des Eisenbahn-Fachmanns so wirtschaftlich und zweckmäßig zu betreiben, wie nur möglich. Prof. Hummel scheint nicht bestreben zu wollen, daß es von diesem Standpunkt aus keine andere Lösung gibt, als die Reichsbahn.

Geheimer Rat Dr. Kirchhoff will, wie mir scheint, besonders zwei Punkte kritisch beanstanden. Der eine ist der Widerspruch zwischen den Erklärungen der Reichsregierung über die Zweckmäßigkeit der vom Reichstag geforderten Studienkommission und der Tatsache, daß die Eisenbahnstaaten nun offenbar sowohl Zeit, als Stoff, als Personal gefunden haben, die wichtige Frage, um die es sich handelt, entgegen Ihren Erklärungen dennoch sofort in Angriff zu nehmen. Als mir einige Zeit vor der Wiesbadener Konferenz diese Dinge zur Kenntnis kamen, konnte ich mir das Bedenken ebenfalls nicht verhehlen, daß durch dieses Vorgehen dem Reichstag der Wind aus den Segeln genommen werden solle.

Es ist aber eine Frage, ob man es den Eisenbahnverwaltungen verübeln kann, wenn sie eine Angelegenheit, die so eminent fachmännisches Urteil verlangt, und bei der intime Interessen der Bundesstaaten auszugleichen sind, zunächst im engeren Kreis besprechen will. Ich bin in der Lage zu versichern, daß die bundesstaatlichen Regierungen sich dabei der Zustimmung ihrer Parlamente gesichert haben.

Es läßt sich indes nicht ableugnen, daß der Reichstag in dieser Sache nicht übermäßig höflich behandelt worden ist. Es ist aber erwägenswert, zu prüfen, ob der Reichstag selbst nicht einen erheblichen Teil der Schuld daran trägt. Das scheint mir festzustellen. Zunächst hat der Reichstag selbst nicht mit der nötigen Energie die Schaffung der Studienkommission betrieben. Das hängt zusammen mit dem andern Mangel, daß im Reichstag keine genügende Zahl von Mitgliedern sitzt, die in Eisenbahnfragen wirklich sachkundig sind. Um in dieser bedeutamen Frage ein Urteil haben zu können, genügt es nicht, eine bloße Kenntnis der Verkehrsbedürfnisse zu besitzen.

Wer nicht das deutsche Staatsbahnwesen historisch studiert hat, auf der andern Seite nicht den Zusammenhang zwischen einzelstaatlicher Wirtschaft und Eisenbahnfinanzen kennt, daneben aber nicht zugleich auch Einblick in die große Zahl von Einzelfragen besitzt, die bei einer Vereinheitlichung des Betriebs in Betracht kommen, ist kaum in der Lage, die Schwierigkeiten zu übersehen und das Erreichbare zu erkennen. Deshalb ist im Reichstag an der großen Frage auch jeweils mehr oder weniger vorbeigeredet worden.

Es wäre aber dennoch sehr wichtig gewesen, daß unter Betheiligung des Reichstags an ihrer Lösung gearbeitet worden wäre, weil ohne Zweifel eine Reihe von Dingen dabei mitspielt, die Interessen des Reichs und der Allgemeinheit berühren. Die Bildung einer zum Teil aus Parlamentariern, zum Teil aus Fachmännern bestehenden Kommission war daher ein Bedürfnis, und es bleibt bedauerlich, daß sie noch nicht in Wirkung ist. Wenn aber an die Möglichkeit gedacht wird, daß sie dennoch gebildet wird, und daß die bisherigen Regierungsberatungen das Material dazu liefern könnten, so möchte ich diese Vorarbeit doch nicht so ablehnend beurteilen, wie Geheimer Rat Kirchhoff. Ich würde es aber vor allem bedauern, wenn wegen des Kampfs um einen Begriff die Arbeit für das Erreichbare leiden würde.

Es dient vielleicht doch zur Klärung, wenn ich hier die Meinung vertrete, daß eine Reichsbahn im Sinne der Bestrebungen von Geh. Rat Kirchhoff zurzeit nicht erreichbar und in mancher Beziehung auch nicht wünschenswert ist. Wie die Dinge liegen, wäre die Aufgabe der Eisenbahnhöheit eine Art Säkularisation der Bundesstaaten. Man kann nun zwar auf dem nationalstaatlichen Standpunkt stehen, aber wer möchte glauben, daß in den Bundesstaaten jetzt eine Aufgabe wichtiger Scheitersrechte an das Reich vertretbar wäre!

Ich bezweifle vor allem, Preußen bei der engen Verbindung seiner Staatsfinanzen mit den Eisenbahnfinanzen, deren wachsende Elemente vor allem zum gegenseitigen Ausgleich dienen, einer solchen Lösung zustimmen kann, so wünschenswert es vom Standpunkt des Eisenbahnfachmanns aus sein könnte. Es sind aber, solange die Bundesstaaten bis zu einem gewissen Grad gegeneinander abgeschlossene Wirtschaftskörper sind, bei Bau und

Tarifpolitik Eigeninteressen zu wahren, die ohne die Eisenbahnhöheit nicht gewahrt werden können. Und es kann doch nicht als volkswirtschaftlich wertlos bezeichnet werden, daß durch genannte beide Größen die wirtschaftliche Entwicklung auch an andern Stellen gefördert wird, als sich von Berlin aus gerade übersehen läßt.

Wenn nun aber unter Aufrechterhaltung der bundesstaatlichen Eisenbahnhöheit sich erreichen ließe, daß Vereinbarungen getroffen werden über Einheitstarife, einheitliche Verkehrsführung unter Ausschaltung unwirtschaftlicher Umleitungen, eventuell Einnahmerteilungen aus Konkurrenzlinien, so wäre viel gewonnen. Darüber hinaus kann das Abrechnungswesen vereinfacht werden, es kann gedacht werden an Vereinheitlichung des Streckenbaus, der Betriebsvorschriften, der Typen für Lokomotiven und Wagen, der Stellung und Bezahlung des Personals, an seine Austauschbarkeit und andere Dinge. Auch der Bezug von Betriebsmitteln, Bau- und Betriebsmaterialien läßt eine Vereinheitlichung zu. Dabei habe ich in der Eile wohl eine ganze Reihe von Dingen übersehen, die noch in Betracht kommen.

Ich glaube kaum, daß in der Wiesbadener Konferenz auch nur eine dieser Fragen unerörtert geblieben ist. Sie sind alle lösbar. Und wenn sie gelöst sind, dann haben wir in der Tat die Reichsbahn ohne den Namen, alle ihre Vorzüge ohne ihre Nachteile.

Weil ich von der Bedeutung der sachlichen Forderungen des Herrn Geh. Rats Kirchhoff überzeugt bin, würde ich es bedauern, wenn durch das Betonen und Festhalten des Unerreichbaren das Erreichbare gehemmt würde.

Ich gebe aber zu, daß das Verlangen des Herrn Geh. Rats Kirchhoff nach Zusammentritt der Studienkommission berechtigt ist, und daß es im Interesse der Sache, aber auch des Ansehens des Reichstags liegt, ihn energisch zu verlangen.