

## Die deutschen Eisenbahnen und das Reich.

Von A. Quaas.

Etwa ein Drittel des gesamten Fuhrparks mußten die deutschen Eisenbahnen an unsere Gegner abgeben. Weitere gewaltige Mengen sind uns in den „verbündeten“ und in den besetzten Ländern verloren gegangen, die wir nicht wiedersehen werden. Im Innern sind die Bahnanlagen, Maschinen usw. heruntergewirtschaftet, das Personal durch Überanstrengung und schlechte Ernährung entkräftet. Hierzu kamen noch die innern Kriegen mit ihren äußerst nachteiligen Folgen für den Dienstbetrieb. Namentlich ist das in den Werkstätten hervorgetreten. Diese Lage bedroht uns mit einer Katastrophe für unsere Volksernährung und Volkserziehung, wenn wir uns nicht mit allen Kräften zusammenraffen und das noch Verbliebene ohne Rücksicht auf überkommene Anschauungen und Vorurteile nach den Bedürfnissen der Zeit zielbewußt verwenden. Aufgaben wie die Lösung der Verkehrsfragen sind unaufschiebbar. Solche Arbeit ist wirkliche und wahre Volkspolitik.

Auch im Verkehrswesen müssen wir uns nach der veränderten Lage umstellen. Der Weltmarkt ist uns verloren; statt Welthandel zu treiben, werden wir gewaltige Tribute an Rohstoffen und Fabrikaten ausführen müssen. Die Einfuhr wird sehr beschränkt sein und eine ganz andre Gestalt haben als vor dem Kriege. Dieser gänzlichen Umgestaltung des Güterverkehrs und der außerordentlichen Schwächung der Verkehrsmittel wird eine Neuordnung des gesamten Verkehrsapparats entsprechen müssen, und zwar im Sinne höchster Vereinfachung. Die Parole wird lauten, mit den geringsten Mitteln den höchsten Wirkungsgrad zu erzielen. Daraus folgt die Aufgabe der Neuordnung der deutschen Eisenbahnen an Haupt und Gliedern in ihrer Tarifpolitik, in dem planmäßigen Ausbau des gesamten Netzes, vor allem aber durch eine durchgreifende Zusammenfassung und Neuorganisation des gesamten Betriebsapparats. Aber alle Verkehrsmittel, Maschinen, Wagen, Personal usw. wird einheitlich und zielbewußt zu verfügen sein. Zustände, die es möglich machen, daß in einem Verkehrsgebiet Lüge aus Mangel an Zugkraft liegen bleiben, während die Nachbarverwaltung Maschinen unbenuzt stehen läßt, können wir uns in der Gegenwart nicht mehr leisten. Um das zu erreichen, müssen aber auch finanzielle Interessen der deutschen Eisenbahnverwaltung zusammengeschlossen werden; denn die Rücksicht auf die einzelstaatliche Finanzpolitik ist es letztes Endes, die den Zusammenschluß der Betriebsorganisationen hindert. Ein gesamtdeutscher Eisenbahnbetrieb ist nur möglich mit einer gesamtdeutschen Eisenbahnfinanzwirtschaft. Um es mit einem Worte zu sagen: das Reich muß die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen in die Hand nehmen. Die dagegen stehenden Rücksichten, so sehr sie praktisch beachtenswert und so sehr sie in den staatsrechtlichen Verhältnissen, wie sie vor dem Kriege bestanden, begründet waren, können gegenüber den zwingenden Forderungen der Gegenwart und der Zukunft kein Gehör mehr finden. Wenn wir uns nicht dauernd zu Boden drücken lassen wollen, so muß uns auf diesem wie auf andern Gebieten die Not die Mutter der Erkenntnis werden. Reformen sind nun einmal fast immer Kinder der Not.

Aber auch innere Gründe sprechen für eine Übertragung des Eisenbahnwesens in seiner Gesamtheit an das Reich. Noch mehr als früher wird Deutschland ein einheitlicher Wirtschaftskörper sein müssen, wenn es nicht zerfallen will. Die Verkehrsadern eines Landes sind aber lebenswichtige Bestandteile seines Wirtschaftskörpers. Sie können durch politische oder Verwaltungsgrenzen nicht durchschnitten werden, ohne den Blutkreislauf und den Stoffwechsel zum Schaden des Ganzen zu unterbinden. Das Reich war der Führer im Kriege und ist der Träger der gewaltigen Kriegslasten. Es ist eine unausweichliche Folge davon, daß man dem Reiche auch das bedeutendste wirtschaftliche Machtmittel, die Herrschaft über das Verkehrswesen, nicht versagt. Das entspricht auch der Absicht der Reichsverfassung und war das Streben des Reichsbegründers, der freilich hierin an dem Widerstand der Bundesstaaten gescheitert ist. Bismarck hat den Reichseisenbahngedanken nur aufgegeben aus bundesfreundlicher Rücksicht auf die Mittelstaaten, die ihre Eisenbahnhoheit nicht aus der Hand geben wollten.

Zur Lösung der selbstverständlich schwierigen Frage bieten sich verschiedene Wege, die wir hier nur andeuten können, das Weitere wird Sache der Fachleute sein. Diese werden der Schwierigkeiten ebenso Herr werden, wie das seinerzeit in ausgezeichneter Weise im Jahre 1896 bei der Vereinigung der hessischen mit den preussischen Eisenbahnen geschehen ist. Es möchte darum scheinen, als ob man diesem Vorbilde folgen könnte, um rasch zu einem befriedigenden Ergebnis zu gelangen. Bei dieser Lösung würden die Eisenbahnen selbst im Eigentum der Bundesstaaten bleiben, die gesamte Betriebsverwaltung und Finanzwirtschaft aber hätten auf das Reich überzugehen. An die Stelle der preussischen Verwaltung hätte die Reichsverwaltung zu treten, Preußen hätte sich mit der Rolle des Teilhabers zu begnügen, wie sie Hessen augenblicklich in der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft spielt. Radikaler, aber ebenso denkbar erscheint uns der andre Weg, daß das Reich auch das Eigentum der Eisenbahnen übernimmt und den Bundesstaaten und den Eisenbahnstaaten eine Rente auszahlt, die dem langjährigen Durchschnitt der Erträge der einzelnen Staatsbahnnetze entspricht. Der Dienst der Eisenbahnschulden bliebe also wie bisher den Einzelstaaten, deren finanzwirtschaftliche Verhältnisse keine Änderungen erfahren würden. Eine Übernahme der Eisenbahnschulden auf das Reich erscheint uns weniger empfehlenswert, da das Reich durch Schulden infolge des Krieges weit mehr überlastet ist als die Einzelstaaten, und weil durch eine solche Übernahme der Haushalt der Einzelstaaten tiefgreifend berührt würde. Auch würde die finanzielle Auseinandersetzung zwischen Reich und Eisenbahnstaaten bei solcher Regelung wesentlich schwieriger werden.

Welchen Weg man wählt, wird eine Frage zweiten Ranges sein, wenn man ihn nur entschlossen geht, alles Bessere an Einrichtungen und Personen abstößt und neuen Weiten in neue Schläuche füllt. Gewiß ist die Aufgabe in den letzten Irrungen und Wirrungen besonders schwer, sie ist aber gerade darum auch besonders dringend und dankbar. Wird sie schnell und tatkräftig gelöst, so kann das deutsche Verkehrswesen eine starke Kammer für die wankende deutsche Einheit werden und einen Grundstein für unsern innern Wiederaufbau abgeben.