



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Umgestaltung in der Eisenbahnverwaltung

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Umgestaltungen in der Eisenbahnverwaltung



enn kürzlich an dieser Stelle (Heft 8) die Leistungen der preussischen Staatseisenbahnen eine anerkennende und fachgemäße Würdigung erfahren haben, so darf daraus doch nicht gefolgert werden, daß die Einrichtungen dieser großen und wichtigen Verkehrsanstalt nicht noch wesentlicher Verbesserungen fähig und bedürftig wären. Erst neuerdings (in der Reichstagsitzung vom 10. Februar dieses Jahres) hat es der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten (in seiner Eigenschaft als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Staatseisenbahnen) ausgesprochen, daß die Ausbildung der höhern Beamten der Staatseisenbahnverwaltung „in mancher Beziehung Lücken aufweist, und daß zur Zeit Erwägungen schweben, wie diese Lücken in zweckmäßiger Weise zu beseitigen seien.“

Wie bekannt, werden in Preußen und andern deutschen Staaten seit dem Entstehen der Eisenbahnen, wo dies ein durch die Umstände gebotener Notbehelf sein mochte, die höhern Eisenbahnbeamten für den eigentlichen Verwaltungsdienst den Juristen und für den Betriebsdienst den Bautechnikern entnommen, die die für ihr Fach vorgeschriebne Staatsprüfung abgelegt haben. Für beide ist bisher eine „Ausbildung“ üblich, die innerhalb der dafür bestimmten kurzen Frist von einem Jahre auch nicht annähernd ihren Zweck erfüllen, sondern bestenfalls zu einer dürftigen Umschau auf den hier in Frage kommenden weiten Gebieten des Wissens und Könnens führen kann. Das häufig recht kümmerliche Ergebnis dieser dürftigen Umschau im Laufe ihrer spätern Thätigkeit, die bei den Assessoren sehr bald mit einer gewissen Selbständigkeit verbunden ist, allmählich zu ergänzen, bleibt dem mehr oder weniger guten Willen der Einzelnen überlassen. Wenn hierbei berücksichtigt wird, daß der Assessor in die Eisenbahnverwaltung nichts weiter mitbringt, als eine im günstigen Falle „umfassende“ Kenntnis der bestehenden Rechtsnormen und ihrer Handhabung, verbunden mit der daraus entspringenden formalen Geschäftsgewandtheit, so ist für den, dem die Eisenbahnverwaltung, ihr Wesen und ihre Aufgaben nicht ganz fremd sind, auf den ersten Blick erkennbar, daß dies nicht viel ist. Der enge Zu-

sammenhang des Eisenbahnwesens mit den verschiedensten Rechtsgebieten soll keineswegs bestritten werden. Aber das ist doch nur eine und sicherlich nicht die wesentlichste Seite des Eisenbahnwesens. Diese liegt überwiegend auf wirtschaftlichem Gebiete und stellt an den, der sie beherrschen will, weit mehr und ganz andre Anforderungen, als formale Geschäftsgewandtheit auf römisch rechtlicher Grundlage, die, abgesehen von sonstigen ihr anhaftenden Mängeln, nicht selten noch dazu recht lückenhaft ist. Mit der Gewinnung dieser Grundlage in einer sieben- bis achtjährigen oder noch längern Vorbildung geht überdies für den künftigen Eisenbahn-Verwaltungsbeamten eine kostbare Zeit unwiederbringlich verloren, der weit richtiger und besser der Vorbereitung für seine eigentliche Berufsthätigkeit gewidmet werden könnte. Ist für diese der Zeitraum eines Jahres schon viel zu kurz bemessen, so kommt weiterhin noch in Betracht, daß selbst dann, wenn der junge Assessor alle günstigen Voraussetzungen für seine weitere Ausbildung im Verwaltungsdienste in sich vereinigt, dieser ihn von vornherein dermaßen in Anspruch zu nehmen pflegt, daß seine Weiterbildung wohl oder übel darunter leiden muß.

Ähnlich verhält sich mit den Technikern in der Eisenbahnverwaltung. Was in aller Welt nützt dem Bautechniker seine ganze noch so vortreffliche Ausbildung in den verschiedensten Zweigen des Bauwesens für eine spätere Thätigkeit im Eisenbahnbetriebe, der mit der Eisenbahnverwaltung so eng verbunden ist, daß er als ein Teil davon, und gewiß nicht als der unwichtigste, zu betrachten ist? Man kann dreist antworten: so gut wie nichts! Das Wesentliche im Betriebe ist die genaue Regelung des Stations- und des Fahrdienstes, seiner hauptsächlichlichen Bestandteile, die klare und bestimmte Unterweisung der in beiden Zweigen thätigen Beamten und Arbeiter und, was dabei von größter Bedeutung ist, deren sorgfältige Auswahl und Schulung. Diese Thätigkeit liegt aber ganz und gar auf dem Gebiete der eigentlichen Verwaltung. Die Technik nimmt im Eisenbahnbetriebe nur eine untergeordnete Stellung ein; der Betrieb erfordert an technischem Wissen nicht viel mehr als die Fähigkeit zur Beurteilung des betriebssichern Zustandes und der Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, sowie die Kenntnis der mechanischen Hilfsmittel des Betriebsdienstes und ihrer Verwendung, namentlich auf dem Gebiete des Signalwesens. Dazu aber bedarf es nicht eines langwierigen ausschließlich technischen Bildungsganges, der den zukünftigen Betriebsbeamten mit einer Menge für ihn völlig entbehrlicher Kenntnisse belastet und ihn erst in vorgerücktem Lebensalter an seine eigentlichen Aufgaben herantreten läßt. Eine Vorbildung, die sich auf das für ihn unumgänglich notwendige Maß technischen Wissens beschränkte, würde seinen Zwecken weit besser dienen, indem sie ihm genügenden Raum zur Erwerbung der Kenntnisse bieten würde, die für eine erfolgreiche Durchführung seiner vornehmsten Aufgaben unentbehrlich sind.

Das Beispiel anderer Länder mit hochentwickeltem Eisenbahnwesen, wie England und Amerika, wo eine technische Vorbildung in unserm Sinne für die höhern Betriebsbeamten nicht gefordert wird, spricht zur Genüge für die Richtigkeit dieser Ausführungen. Auch bei uns, z. B. in Sachsen, werden an diese Beamten derartige Ansprüche nicht gestellt. Ja selbst in Preußen giebt es aus der frühern Zeit der Privatbahnen her eine ganze Zahl von höhern Betriebsbeamten ohne besond're technische Vorbildung. Und auch hier in Deutschland wie dort in England und Amerika sind mit diesen Beamten, so viel uns bekannt ist, überwiegend günstige Erfahrungen gemacht worden. In England wie in Amerika wird eine wissenschaftliche (akademische) Vorbildung von den höhern Eisenbahnbeamten überhaupt nicht grundsätzlicly verlangt, obwohl man auch dort den Wert einer solchen, wo sie mit den wesentlichen Anforderungen an das Wissen und Können der betreffenden Personen zusammenfällt, keineswegs unterschätzt. Es wird dort im Grunde nur darnach gefragt, was einer weiß und kann. Die „Bezugsquelle“ dafür ist völlig nebensächlich. Bei uns spielt diese Bezugsquelle leider noch immer die Hauptrolle und wird sie wohl noch lange spielen. Unsr Bureaukratie, die bedauerlicherweise gerade in der Vormacht Deutschlands ihre Hauptstütze findet, wird kaum jemals zu überzeugen sein, daß das, was in jenen Ländern so wesentlich zu hoher und höchster Leistungsfähigkeit beiträgt, auch bei uns ähnliche Vorteile mit sich bringen würde. Und doch ist es für jeden Unbefangnen klar, daß in der bloßen Möglichkeit, durch hervorragende Geistes- und Charaktereigenschaften und diesen entsprechende Leistungen auch ohne Ausweis über Erfüllung der „bestehenden Bestimmungen“ wirtschaftlich und sozial bevorzugte Stellungen zu erringen, eines der wirksamsten Mittel liegt, den Ehrgeiz nachhaltig zu beleben, das jedem Menschen mehr oder weniger innewohnende „Trägheitsmoment“ zu überwinden und ihn zur höchsten Entfaltung aller in ihm „latenten“ Kräfte anzuspornen. Die bei uns leider in weiten Kreisen so häufig anzutreffende geistige Stumpfheit und Schwerfälligkeit ist gewiß nicht ausschließlich oder auch nur überwiegend auf die leidige Unsitte übermäßigen „Hockens in verpesteten Kneiphöhlen“ zurückzuführen, sondern doch wohl zum großen Teile, wie zur Ehre unsrer Landsleute angenommen werden darf, auf den Umstand, daß auch der aufgeweckteste und strebsamste Kopf bei allen noch so lobenswerten Bemühungen, auf der wirtschaftlichen und sozialen Stufenleiter eine höhere Sprosse zu erklimmen, nur zu bald auf Vorurteile stößt, die allen Versuchen, sie zu durchbrechen, Troß bieten und ihm den Weg zum Weiterkommen verschließen. Ist es da zu verwundern, wenn auch der Stärkste und Ausdauerndste schließlich ermattet und sich mit der Mehrzahl seiner schwächern und genügsameren Gefährten schlaffer Gleichgiltigkeit hingiebt, die vom Leben nichts erwartet, weil sie weiß, daß dieses ihr nichts bieten kann, und die deshalb auf eigne Anstrengung verzichtet, soweit diese nicht zur Erhaltung einer glücklicly „er-

festen“ Lebensstufe unumgänglich notwendig ist? Kann es befremden, daß in unserm Beamtenkörper, abgesehen von byzantinischem Strebertum, das stets und überall anzutreffen war, ist und sein wird, tiefergehendes Interesse für den erwählten Beruf und dessen Aufgaben mehr und mehr erstirbt, wenn der Beamte sich sagen muß, daß jedes größere Mühen, alle über das unbedingt vorgeschriebne Maß hinausgehenden Leistungen ihm im Wesentlichen nichts andres einbringen können, als das eigne Bewußtsein treu erfüllter Pflicht? Wie anders würde sich das Bild gestalten, wenn der Zopf, der uns doch wahrhaftig lange genug zum Gespött anderer Nationen im Nacken hängt, endlich fiele, wenn von dem einfachen Arbeiter an jedem der Weg zum Vorwärtskommen offen stünde, soweit seine natürliche Begabung und Bildungsfähigkeit unter den gegebenen Verhältnissen ihn zu tragen vermöchten? Und wäre der Staat nicht die berufenste „Instanz“, hier mit gutem Beispiele voranzugehen, anstatt so vielfach zu zeigen, wie es nicht gemacht werden sollte? Um wie vieles würden wir damit einer befriedigenden, weil friedlichen Lösung der sozialen Frage näher kommen! Fürwahr, ein „schöner Gedanke“, aber auch nichts weiter. Wenigstens lassen die gegenwärtigen Zeitläufte wenig Aussicht auf seine Verwirklichung erkennen. Darum lehren wir uns nicht ohne einen Stoßseufzer von dem lockenden Wilde ab, daß sich unserm sehnsüchtigen Auge darbot, und wenden uns wieder dem Ausgangspunkte dieser trotz alledem vielleicht nicht unzeitgemäßen Betrachtung zu.

An den kurzen Hinweis auf die hauptsächlichsten Nachteile, die mit der jetzigen Vorbildung der höhern Eisenbahnbeamten verbunden sind, schließt sich von selbst die Frage an, wie es denn künftig damit zu halten wäre. Von verschiedenen beachtenswerten Seiten ist schon vor einer längern Reihe von Jahren der Vorschlag gemacht worden, für den Eisenbahndienst eine ähnliche Vorbildung zu schaffen wie bei der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung, die ihre vielfach hervorragenden Leistungen ohne Zweifel zum großen Teile der zweckmäßigen Vorbildung ihres Personals verdankt. Dieser Gedanke dürfte in unsern maßgebenden Kreisen wenig Anklang finden. Die Aufgaben der Post- und Telegraphenverwaltung sind so viel einfacher und darum auch einseitiger als die der Eisenbahnverwaltung, daß beide nicht gut mit einander verglichen werden können. Wir treten warm dafür ein, daß besonders befähigten und strebsamen Kräften, auch wenn sie nicht „nach den bestehenden Bestimmungen“ vorgebildet sind, der Weg zu den höhern Stellungen in größerem Umfange als bisher geöffnet werde. Gleichwohl glauben wir uns dafür aussprechen zu müssen, daß als Regel die Forderung einer wissenschaftlichen Grundlage für die Vorbildung der höhern Eisenbahnbeamten aufrecht zu erhalten sei. Denn die Eisenbahnverwaltung ist so weit verzweigt und vielseitig, steht in so engem Zusammenhange mit allen staatlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebensverhältnissen und beeinflußt diese teilweise in

so hohem Grade, daß zu ihrer Leitung ein weiter Blick, tiefe Einsicht und sichere Beherrschung aller dieser Gebiete nicht entbehrt werden können. Zur Erwerbung dieser Eigenschaften aber, die einen hohen Grad natürlicher Anlage voraussetzen, wird eine systematisch wissenschaftliche (akademische) Vorbildung besser führen, als ein noch so strebames Autodidaktentum. Was nun die Gestaltung der akademischen Vorbildung für die höhern Eisenbahnbeamten anlangt, so wird es nach den bisherigen Ausführungen nicht zweifelhaft sein können, daß dabei von vornherein auf die Erwerbung praktisch verwertbarer Fachkenntnisse und auf eine Vereinigung des Bildungsganges der eigentlichen Verwaltungsbeamten und der ihrer ganzen Thätigkeit nach zu diesen gehörenden Betriebsbeamten Bedacht zu nehmen wäre.

Eine allgemeine Einführung in die verschiedenen Wissenschaftsgebiete, die für den Eisenbahnverwaltungs- und Betriebsdienst in Betracht kommen, würde sich ein tieferes Eingehen auf die für ihn wichtigsten Zweige jener Gebiete anreihen, überall mit besondrer Rücksicht auf das Wesen und die Aufgaben der Verwaltung und ihre Stellung zur Gesamtheit. Hieran würden sich die besondern Fachkenntnisse, von der Organisation und den Einrichtungen der Verwaltung, ihrem Verhältnis zu andern Verwaltungen u. s. w. anschließen. Einer solchen theoretischen Vorbildung würde eine mehrjährige gründliche praktische Ausbildung in den verschiedenen Zweigen des Verwaltungsdienstes, einschließlic des Betriebsdienstes zu folgen haben, nach deren Abschluß eine zeitweilige selbständige Handhabung der wichtigsten Zweige nicht nur zur Befestigung der erworbenen Kenntnisse und zur größern Sicherheit in ihrer Anwendung, sondern auch zur Erprobung der Brauchbarkeit des Betreffenden führen würde. Außerdem wäre damit der weitere nicht zu unterschätzende Vorteil verbunden, daß das Bewußtsein der eignen Verantwortlichkeit und Leistungsfähigkeit wesentlich gestärkt werden und daß, worauf besondres Gewicht zu legen ist, ein Beamter auf Grund einer derartigen Schulung sowohl seine eigne Stellung und Aufgabe, als auch die seiner Mitarbeiter in der Verwaltung mit ganz andern Augen ansehen würde, als er es heutzutage thut, wo er sich bei dem Mangel jeder nähern Berührung, jedes längern Zusammenarbeitens an gleichartigen Aufgaben von vornherein daran gewöhnt, seine Untergebenen als eine besondere, in jeder Hinsicht weit unter ihm stehende Menschenklasse zu betrachten. Für die Ausöhnung und Ausgleichung der Gegensätze wäre hier ein äußerst wirksames Mittel geboten. Und über den Wert einer solchen Errungenschaft für die Verwaltung wie für die Gesamtheit kann niemand im Zweifel sein, der für den berechtigten Kern unserer sozialen Bewegung einiges Verständnis hat.

Eine gemeinsame Vorbildung für die jetzt streng geschiednen höhern Verwaltungs- und Betriebsbeamten würde beiden insofern von Nutzen sein, als den einen gewisse technische Kenntnisse in Verbindung mit einer praktischen

Ausbildung im Betriebe, den andern die theoretische und praktische Vorbereitung und Schulung für den eigentlichen Verwaltungsdienst bei der sachgemäßen Erfüllung ihrer Aufgaben sehr förderlich sein müßten. Sodann würde damit eine vielseitigere Verwendbarkeit der Beamten, je nach Geschick und Neigung, erreicht und außerdem ermöglicht, daß die Leitung des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die tief ineinandergreifen, wenigstens bei den untern Verwaltungs-„Instanzen“ in einer für beide Gebiete sachverständigen Hand vereinigt werden könnte. Hiermit wäre die gegenwärtige Doppel- und Dreiherrschaft, der juristisch vorgebildeten Beamten für den Verkehrsdienst, der bautechnischen Beamten für den Betriebsdienst und der Maschinentechniker für einen Teil des Betriebsdienstes, den Maschinendienst, mit allen unvermeidlichen, der Sache mindestens nicht förderlichen Zwiespältigkeiten für immer beseitigt. Den Bau- und Maschinentechnikern verblieben dann die Aufgaben rein technischer Natur, auf die sie ihre langwierige technische Vorbildung von vornherein hinweist, wobei zu erwägen wäre, ob die einfacheren Aufgaben, die mit der baulichen Unterhaltung der Bahnanlagen verbunden sind, überhaupt eine höhere technische Vorbildung erfordern und ob diese Aufgaben nicht aus wirtschaftlichen Rücksichten ohne Schaden für die Sache billigeren Kräften mit einer geringeren theoretischen, dafür aber mehr praktischen Vorbildung übertragen werden könnten. Die Erfahrungen verschiedner deutscher Bahnen und auch der frühern preussischen Privatbahnen scheinen dafür zu sprechen. Die Juristen würden der Eisenbahnverwaltung lediglich als Rechtsbeistände zu dienen haben und somit gleich den Technikern ihrem eigentlichen Berufe zurückgegeben werdend.

Damit wäre auf dem weiten Gebiete der Eisenbahnverwaltung, an deren zweckmäßiger Gestaltung und Handhabung die Gesamtheit unzweifelhaft ein tiefes Interesse hat, eine Arbeitsteilung geschaffen, die zu einer wesentlichen Steigerung und Verbesserung der bisherigen Leistungen zu führen geeignet wäre und auch aus wirtschaftlichen Rücksichten umsomehr geboten erscheint, als diese bei den heutigen Zeitverhältnissen, und zwar nicht bloß in Preußen, eine besonders große Rolle spielen.

