



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zu dem Streit über die preußische Staatseisenbahnverwaltung

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

hervorheben. Sie braucht den Anspruch Schack's, ein Idealist zu heißen, nicht in Abrede zu stellen, aber sie muß sich immer bewußt bleiben, daß der Ursprung wie die besondre Art seines Idealismus die Gefahr des Akademismus einschließt.



Zu dem Streit über die preußische Staatseisenbahnverwaltung



ie zahlreichen Eisenbahnunfälle, von denen der Betrieb der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in jüngster Zeit betroffen worden ist, haben zu mancherlei Tadel Anlaß gegeben. Zum Teil ist dieser Tadel gewiß berechtigt, aber vielfach schießt er doch weit über das Ziel hinaus oder setzt an falscher Stelle ein. Man sollte zunächst immer bedenken, daß sich ein ursächlicher Zusammenhang der einzelnen Unfälle und vollends der ihrer besondern Häufigkeit in einem bestimmten kurzen Zeitraum mit Fehlern der Verwaltung und ihrer Organisation im allgemeinen sehr schwer nachweisen läßt. Man wird mit Vorwürfen sehr zurückhaltend sein müssen, um nicht ungerecht zu verurteilen, solange nicht nachgewiesen ist, daß die Zahl der Unfälle gegen früher und im Vergleich zu andern Verwaltungen auffallend und dauernd zunimmt, und das ist bisher nicht der Fall. Jedenfalls hat man kein Recht, gegen die jüngsten Unfälle, wie in der Presse geschehen ist, den sogenannten Assessorismus und das Unteroffiziertum bei den preußischen Staatsbahnen auszuspielen. Solch unberechtigter Tadel hemmt eher die nötigen Reformen, als daß er sie fördert. Die Übertreibungen und Einseitigkeiten der Angriffe gegen die bestehende Organisation haben leider schon seit Jahren viel dazu beigetragen, auch die berechtigte Kritik des wünschenswerten Erfolgs zu berauben.

Dem Assessorismus, d. h. der zur Zeit bestehenden großen Bevorzugung der juristisch vorgebildeten Beamten in der Eisenbahnverwaltung wollen wir gewiß nicht das Wort reden. Man könnte im allgemeinen auf diese Vorbildung als Erfordernis für den höhern Eisenbahnverwaltungsdienst verzichten mit alleiniger Ausnahme der wenigen obern Stellen, in denen, ähnlich wie es in der höhern politischen Verwaltung die Regel ist, die zu lösenden Verwaltungsaufgaben wesentlich mit Entscheidungen über entgegengesetzte außerhalb des Verwaltungsbetriebs hervortretende oder berührte Interessen verknüpft sind. Von der Ausübung von Disziplinarbefugnissen und von der Entscheidung über persönliche Interessengegensätze innerhalb des Betriebes

oder von der juristischen Vertretung des Eisenbahnfiskus und der Eisenbahnverwaltung, also von den Arbeiten sogenannter Syndici, ist hier überhaupt nicht zu reden.

Es ist uns niemals bekannt geworden, daß Juristen zur Eisenbahn übergetreten wären, weil sie dort für ihre juristischen Fähigkeiten und Kenntnisse ein geeignetes Feld erwartet hätten, und wenn erfreulicherweise recht viele frühere Juristen im Eisenbahndienst hervorragendes geleistet haben, so hatten sie das nach unsern Erfahrungen so gut wie niemals einer ausgezeichneten juristischen Befähigung zu verdanken, sondern sie waren eben für diese Art von Arbeiten von Haus aus besonders beanlagt, hatten meistens praktisches Organisationstalent und hätten als Juristen vielleicht recht mäßiges geleistet. Dabei bestreiten wir nicht, daß die Vorbildung bis zum Assessor den spätern jungen Eisenbahnverwaltungsbeamten eine in vielen Beziehungen treffliche Unterlage geben kann, auf der sie sich verhältnismäßig leicht in ihr neues Fach einarbeiten können; aber wir möchten diese juristische Unterlage doch im Hinblick auf die Aufgaben des Eisenbahndienstes nicht viel höher schätzen als die Kenntnisse, die sich ein Mensch mit guter Allgemeinbildung, zum Beispiel im Expeditionsfach und andern kaufmännischen Fächern oder auch im Postdienst, als Offizier, als Architekt und als Ingenieur bis zu seinem fünf- und zwanzigsten oder dreißigsten Jahre erwerben kann.

Mit der Gegenüberstellung der Juristen und der Techniker wird die brennendste Streit- und Zeitfrage auf unserm Gebiete berührt. Sie Assessor! Sie Baumeister! lautet das Feldgeschrei in dem etwas einseitig geführten Angriffskriege gegen die bestehende Organisation. Von andern Vorbildungsarten sprechen die Angreifer nie, sie halten sie wohl überhaupt für ganz undenkbar. Will man in diesem unerquicklichen Streit ein einigermaßen unparteiisches Urteil gewinnen, so ist vor allem eins nicht aus den Augen zu verlieren. Der Baumeister, der eine große Spinnerei oder Weberei oder eine chemische Fabrik baut, und der Ingenieur, der die Maschinen dazu liefert, aufstellt und imstande hält, ist nicht ohne weiteres zur Verwaltung, der technischen wie der kaufmännischen, eines solchen Etablissements befähigt. Raum anders steht es in der Eisenbahnverwaltung. Weder der Architekt noch der Maschineningenieur bringt als solcher mit der bestandnen Staatsprüfung eine besondere Schulung für den höhern Verwaltungsdienst mit in den Eisenbahndienst. Er ist der sachverständige Hersteller, Pfleger und Beurteiler der Betriebsanlagen und Betriebsmittel, aber die Kunst, den Betrieb selbst seinen Zwecken entsprechend zu leiten, also die eigentliche Verwaltung, hat er nicht gelernt. Sein Fach bleibt immer ein Hilfsfach, es setzt seinem Wesen nach eine über ihm stehende Betriebsleitung voraus. Nun ist freilich die Kenntnis der Herstellung und Erhaltung der Betriebsanlagen und Betriebsmittel und die fachmännische Beurteilung ihrer mechanischen Leistungsfähigkeit hier von so hohem Wert

auch für den eigentlichen Verwaltungsbeamten, daß bei einer Abwägung der Vorbildung des Baumeisters und des Assessors von einer bessern Befähigung des Juristen nicht die Rede sein kann, aber eine völlige Auslieferung der Betriebsleitung an die Techniker wird dadurch nicht gerechtfertigt; auch die Erfahrungen, die man bisher in Preußen mit den Eisenbahnjuristen gemacht hat, sprechen nicht dafür. Wohl aber ist eine Bevorzugung der Juristen in der Verwaltung ungerechtfertigt, unbillig und schon deshalb schädlich; wir können, ohne hier auf die einzelnen Beschwerden der Baumeister einzugehen, die völlige Gleichstellung beider Beamtenklassen nur als dringendes Bedürfnis bezeichnen. Da wir gehen noch weiter, indem wir die Zulassung auch anderweitig vorgebildeter geeigneter Leute befürworten, wenn auch im Augenblick ein solcher Vorschlag wohl kaum ernstlich in Frage kommen, sondern nur als frommer Wunsch für die Zukunft geäußert werden kann.

Wenn man sich die Mühe nimmt, den Stand der Dinge ohne jede Voreingenommenheit zu untersuchen, so wird man sagen müssen, daß unsre Zeit im allgemeinen, von dem Staatsbeamtentum abgesehen, eher an einer Überschätzung der Ingenieurkunst als der Rechtswissenschaft leidet, und daß die sozialen Ansprüche der Ingenieure, wieder abgesehen von ihrer etwaigen Beamtenstellung, weit über die der Juristen hinausgehen. Der Ingenieur als Nichtbeamter hat sich gewöhnt, seine Leistungen auf Tausende zu schätzen, wo der juristische höhere Beamte kaum jemals nach Hunderten rechnen darf. Daher kommt es, daß sich der Ingenieur als Beamter leicht als verkanntes, unterdrücktes Genie fühlt und in dieser Unzufriedenheit seine vielleicht berechtigten Interessen in einer Weise vertritt, die dem Staat gegenüber nicht angebracht ist. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat in kurzer Zeit ein ganzes Heer akademisch gebildeter Architekten und Ingenieure zu Beamten gestempelt, Herren, die vorher die Anwartschaft wenn nicht auf die Million, so doch auf die Hunderttausende in der Tasche zu haben glaubten. Nun sollen sie als Beamte nicht einmal den lumpigen Gehalt eines Unterstaatssekretärs im Eisenbahnministerium für ihre außerhalb der Beamtenwelt so glänzend geschätzten Arbeiten erwarten können! Der akademische Techniker als Beamter bei der Staatseisenbahn wie beim Patentamt usw. sollte in dem Kampf gegen die Stellung der Juristen solche Gefühle nicht die Oberhand gewinnen lassen. Sonst schießt er eben über das Ziel hinaus, wird ungerecht und zeigt leicht Seiten, die sich nicht als gute Beamteneigenschaften ausnehmen. Es ist in dieser Beziehung viel gesündigt worden, freilich auch von Staatsbehörden, die den Anschauungen dieser neuen Beamtenart nicht genug Rechnung trugen, sie oft verletzten und es ihnen dadurch unnötig erschwerten, sich in das Beamten-tum einzuleben. Auch das fällt bei den Angriffen der Ingenieure gegen die Juristen auf, daß sie die eigne akademische Vorbildung sowohl anderweitig vorgebildeten Technikern wie namentlich Kaufleuten u. dergl. gegenüber ungeheuer

hoch anschlagen. „Nach unten“ sind sie gar zu gern ebenso ablehnend und voll Überhebung, wie sie das von den Juristen, zum Teil ja mit Recht, behaupten. Auch in großen Privatbetrieben ist die Stellung der angestellten Ingenieure den angestellten Kaufleuten gegenüber oft sehr anspruchsvoll. Ganz besonders ungerechtfertigt, wenn auch sehr beliebt, scheint uns die Behauptung zu sein, die juristische Vorbildung verleite den Eisenbahnbeamten zu unsachlicher, bureaukratischer Kleinlichkeit und zum Zopf, während der technisch vorgebildete den freien Blick mitbringe und bewahre. Ob er ihn mitbringt, wissen wir nicht, aber daß der Techniker als verantwortlicher Staatsbeamter recht oft zum Virtuosen in peinlicher Umständlichkeit und Formenreiterei wird, das wissen wir, und das werden alle, die z. B. oft mit Baukonzessionsachen zu thun gehabt haben, bezeugen. „Nach unten“ hin sind eben auch in diesem Sinne technisch vorgebildete höhere Beamte und Vorgesetzte um kein Haar besser als Juristen. Aber das sind eigentlich Bemerkungen, die sich uns nur so nebenher aufdrängen. Für die Frage, die uns hier beschäftigt, sind andre Dinge weit wichtiger. Die Notwendigkeit, die Assessoren und die Baumeister gleich zu stellen, steht ja auch für uns, wie gesagt, außer Frage.

Ganz verfehlt ist der Vorwurf des Unteroffizierturns, d. h. der Besetzung der untern Beamtenstellen mit zivilversorgungsberechtigten ehemaligen Unteroffizieren in der preussischen Staatsbahnverwaltung. Gewiß ist das Militär-anwärterwesen in manchen Zivildienstzweigen eine recht unliebsame Folge unsers starken stehenden Heeres. Aber es ist so unvermeidlich wie das Heer selbst. Wir können die Unteroffiziere nicht auf Lebenszeit anstellen. Mit Anfang der dreißiger Jahre, wenn sie geheiratet haben oder heiraten wollen, ist es im allgemeinen Zeit, zu sagen: Fort mit ihnen! Ohne schwere Schädigung des Dienstes und der Tüchtigkeit der Armee ist das nicht zu ändern. Dann ist aber doch der Dienst der Eisenbahnunterbeamten besonders geeignet, diese Leute aufzunehmen und ihnen eine Lebensstellung zu geben. Mit der freisinnigen Vorstellung, als ob der preussische Unteroffizier in den Zivildienst nur schlechte Eigenschaften und Ungezogenheiten aus seiner Militärzeit mitbringe, haben wir hier wohl nicht zu rechnen. Wir sind gewiß nicht blind gegen manche Mängel, aber in vielen Beziehungen ist der Unteroffizierdienst eine ganz vorzügliche Schule. Pünktlichkeit, Genauigkeit im Dienst, im Beobachten und Melden, Gewöhnung an Wind und Wetter — wo lernen denn das Leute dieses Bildungsgrades und dieser Lebensansprüche besser als im Unteroffizierdienst? Nirgends aber ist eine Art von militärischer Zucht so angebracht als im Eisenbahndienst. Erfreulicherweise wird ja auch schon bei der Truppe seit Jahren beim Unterricht der Kapitulanten mehr und mehr auf die Bedürfnisse der spätern Zivilstellung Rücksicht genommen. Wir wissen also in der That nicht, wo man mit dem erwähnten Vorwurfe praktisch hinauswill.

Die Disziplin ist im Eisenbahndienst der Anfang und das Ende, und

so wenig nun bisher ein Beweis gebracht worden ist, scheint doch die Häufigkeit der Unfälle in der letzten Zeit auf eine Abnahme der Disziplin zu deuten. Tritt aber eine solche Abnahme dauernd ein, so ist der Schaden unabsehbar. Wir streifen damit das Gebiet der sozialen Frage. Die akademischen Techniker, die bis jetzt von sozialistischen Strömungen wenig berührt worden zu sein scheinen, und bei denen die soziale Urteilsfähigkeit manchmal eine ziemlich schwache Seite bildet (haben sie doch zu viel mit den mechanischen Kräften und Gesetzen zu thun, als daß sie sich viel um den Menschen kümmern könnten), werden gern zugeben, daß sozialistische Verhezung durch Erschütterung der Disziplin die Betriebssicherheit schwer beeinträchtigen müßte, und sie werden es hoffentlich auch ferner vermeiden, durch allzu scharfe Agitation für vermeintliche oder berechnigte Standesinteressen wider Willen ungünstig nach unten zu wirken. Die von sozialdemokratischer wie von nationalsozialer Seite eifrig geförderte sogenannte Eisenbahnerbewegung würden sehr beklagenswerte Folgen haben, sobald sie die Beamtenkreise erfaßte. Zwischen dem Arbeiter und selbst dem untersten Beamten ist ein gewaltiger Unterschied. Dieser Unterschied muß in dem Bewußtsein des ganzen Beamtentums aufrecht erhalten werden. Was sollte werden, wenn unter den „Auspizien“ unsrer streikfreudigen Herren Kathedersozialisten die Eisenbahnunterbeamten sich zu Arbeitseinstellungen gewerkschaftlich verbänden? Wo sollte eine auf die Beamten ausgedehnte Koalitions- und Streikfreiheit hinführen, als zum hellen Unsinn? Im sozialistischen Staat, wo nur Beamte vorhanden sein werden, mag man sich dieses experimentum ad absurdum erlauben, unsre heutigen Staatseisenbahnen aber wollen wir nicht zum Versuchsfelde dafür hergeben. Wir empfehlen der nächsten Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik, die „Eisenbahnerfrage“ bei den Beratungen über das Koalitionsrecht besonders gründlich zu behandeln. Vorläufig sollte jeder einsichtsvolle, menschenfreundliche, patriotische Mann und vollends jeder verantwortliche Beamte alles dazu thun, die gewerkschaftliche Agitation von den Staatseisenbahnen fernzuhalten, weil sie thatsächlich untrennbar sein würde von sozialistischer Verhezung. Eines schickt sich nicht für alle; was hier nützt, kann dort zu Grunde richten. Es giebt freilich auch Leute, die ehrlich daran glauben, daß die sozialistisch beseelte Organisation auch das Pflichtbewußtsein im Dienst, die Disziplin, fördern könne. Sie bilden sich ein, daß schon das Klasseninteresse, das die Gewerkschaft beherrscht, dafür sorgen werde, daß der einzelne Beamte seinen Dienst pflichtgetreu bis zur Selbstaufopferung versehen werde. Aber die Erfahrung beweist überall das Gegenteil, und wer das Menschenherz kennt, wird das auch begreifen. Wo die sozialistische Agitation den Menschen in Beschlag nimmt, ihn anfällt mit Unzufriedenheit und Verbitterung, wie sie es muß, um ihn zu beherrschen, da ist es bei dem Einzelnen aus mit jener treuen Dienstleistung, die im Eisenbahndienst unbedingt verlangt werden muß.

Und was hat man nun vom Staate zu verlangen in der ganzen Frage? Der Geiz ist die Wurzel alles Übels. Hat man in Preußen die Eisenbahnen deshalb verstaatlicht, um gleich rücksichtslosen Dividendenjägern dem Staatsfädel große und immer größere Überschüsse zuzuführen? Der Finanzminister, der das annähme, der Eisenbahnminister, der sich dagegen nicht auflehnte, das Staatsministerium, das das hingehen ließe, würde sich am Volke, am König und am gesunden Menschenverstande versündigen. Gerade bei der Frage nach der Erhaltung der Disziplin springt das in die Augen. Nichts ist vernichtender für die Disziplin auch des bestgeschulten Heeres als Überanstrengung und unzureichende Verpflegung durch Schuld der Leitung. Es wäre eine ungeheuerliche Dummheit, wenn das der Staat gerade in der Eisenbahnverwaltung nicht einsehen wollte. Knausereien können selbst in den höhern Beamtenkreisen die Disziplin gefährden; vor allem aber gilt das doch von dem Heere der untern Beamten. Die Überanstrengung durch Geizerei in der Zahl der Beamten muß sich im Eisenbahndienst besonders schwer rächen. Sie führt unmittelbar zur Vermehrung der Unfälle, aber sie raubt auch notwendig dem Personal dauernd die Pflichttreue, die aufopfernde Hingebung an den Dienst. Sie führt zur Gleichgiltigkeit, zum Schlendrian, zur Ordnung auf dem Papiere. Und dann die Gehalte, die Sicherung einer auskömmlichen Existenz für die Dauer. Wie könnte man von dem Beamten eine andre Auffassung seines Dienstverhältnisses erwarten als vom Arbeiter, wenn man die Tagelöhnerwirtschaft in einer Verwaltung einreißen ließe, die sogenannte diätarische Beschäftigung auf Jahre hinaus? Sie ist als notwendiges Übel zu betrachten im Interesse des Dienstes, als eine nicht zu umgehende Probezeit, aber wo sie im Eisenbahndienst auftreten sollte aus bloßem fiskalischem Geiz, da wäre sie eine Sünde und eine Dummheit. Auch die Höhe des Lohnes muß die Stellung des Unterbeamten der des Arbeiters gegenüber womöglich als besser erkennen lassen, wenn man auch dem Ingenieur und Architekten nicht die Gehalte bewilligen kann, die Krupp und Siemens zahlen. Das sind die Anforderungen, die unsre Zeit in Preußen an die Eisenbahnpolitik stellen muß. Die Überschüsse sind da, die sie zu erfüllen gestatten, wenn es die Profitsucht des Staatsfädels nicht verhindert.

Wie sich der Geiz des Staates an den Betriebsanlagen und den Betriebsmitteln versündigen kann, ist eine ausschließlich technische Frage. Wir wissen nicht, wie weit die in dieser Richtung erhobnen Vorwürfe berechtigt sind, und wie sie sich, wenn es der Fall sein sollte, auf Techniker und Juristen und auf Eisenbahnverwaltung und die Staatsfinanzverwaltung verteilen. Daß eine allgemeine Verstärkung des Oberbaus, durchgreifende Neuanlagen an Bahnhöfen und Brücken nicht von heute zu morgen durchgeführt werden können, ist selbstverständlich. Verschleudert darf auch bei großen Überschüssen nichts werden, aber die Interessen des allgemeinen Staatsfädels dürfen auch hier nicht aus-

schlaggebend mitreden. Das wäre ein falscher Grundsatz, mit dem, wenn er bestünde, gebrochen werden müßte. Es wäre wahrhaftig nicht schön, wenn sich der preußische Staat aus Geiz mit seiner Eisenbahnverstaatlichung doch noch blamirte.



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Politische Partei und Berufsstand. Wir wissen recht gut, daß unser Ideal einer Vertretung der Berufsstände nicht einmal in der von Schäffle vorgeschlagenen Form möglich ist, aber wir können nicht umhin, diese Unmöglichkeit schon aus dem Grunde zu bedauern, weil dadurch der Zwang zur Unwahrhaftigkeit, den das politische Leben mit sich bringt, ganz bedeutend verstärkt wird. Die Berufsstände müssen, um ihre Interessen zu wahren, politische Parteien bilden, und da außer den beiden Ständen, denen die selbständige Parteibildung durch ihre Lebensverhältnisse erschwert wird, den Bauern und den Lohnarbeitern, kein Stand zahlreich genug ist, für sich allein eine ausschlaggebende Partei bilden zu können, so muß jeder von ihnen die Führung in einer großen Partei zu erlangen suchen, die auch Angehörige anderer Berufsstände umfaßt, und muß diesen vorlügen, daß er auch ihre Interessen veretre. Gewöhnlich geschieht das in der Weise, daß die Parteiführer, wie jüngst wiederum Eugen Richter in Nürnberg, verkündigen, sie allein vertreten die Interessen des ganzen Volkes, aller Berufsstände, während alle andern Parteien nur Sonderinteressen vertreten. Natürlich ist das unmöglich, da ja eben die Interessen der verschiedenen Berufsstände einander widerstreiten. Wenn jeder Berufsstand seine eignen Vertreter wählte, und keiner Gewalt gestattet wäre, sich in diese Wahlen einzumischen, so könnten die Wahlen in aller Ruhe und ohne Agitation verlaufen, und man brauchte dabei einander nichts vorzulügen. Sache der Regierung oder eines zur Vereinbarung von Kompromissen eingesetzten Parla-
mentsausschusses würde es dann sein, aus den einander widersprechenden Forde-
rungen der Berufsstände nach dem Satz vom Parallelogramm der Kräfte die
Diagonale herauszurechnen, in der das Staatsschiff zu steuern hätte. Von den Par-
teien selbst ist keine unbefangen und entsagend genug, diese Leistung zu vollbringen;
wenn ein Berufsstand dem andern die Wahrung seiner Interessen anvertraut, so
macht er allemal den Voß zum Gärtner. Es giebt bekanntlich nur eine Partei im
Reiche, der es bisher gelungen ist, Wähler aus allen Berufsständen zu vereinigen
und fünf und zwanzig Jahre lang festzuhalten, aber man weiß auch, daß sich die
Umstände, die unsre Zentrumsparthei geschaffen haben, kein zweitesmal zusammen-
finden werden, man weiß außerdem, wie schwer es der Partei fällt, die auseinander-
strebenden Bestandteile zusammenzuhalten, und wie in Baiern die Bauernbündler, in
Oberschlesien die Polen im offenen Aufruhr gegen die Parteileitung sind, und man
nennt in allen andern Lagern die Partei eine naturwidrige Bildung und prophezeit,
freilich wohl etwas voreilig, ihren baldigen Untergang.