Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Oertzen, Friedrich von: Dienstreisen

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

Visual Library

erkennen, als das wichtigste, großartigste und erhabenste Buch, das in der Welt existirt, geehrt." Solche Beispiele ließen sich zu hunderten sammeln. Wenn solches nun in geschulten und scharfsinnigen Köpfen möglich ist, was muß erst in den Köpfen der Masse alles vorgehen! Das Strafgesetzbuch setzt eine Willensfreiheit voraus. Diesen hochstaplerischen, unlegitimirten Begriff sollte man besser durch „Gedankenfreiheit" oder „Elastizität des rundum prüfenden Denkens" ersetzen. Die Gefahren für dieses Denken haben wir eben dargethan. Ist es da nicht schon Pflicht der Schule, ihnen entgegenzuarbeiten? Die deutschen Aufsätze unsrer Jungen wimmeln von Übertreibungen. Die Aufmerksamkeit dafür läßt sich leicht eindrillen, wenn sich die Lehrer erst selbst in eine gleiche Zucht genommen haben. Am besten ließe sich das erreichen, wenn den Kandidaten im Staatsexamen eine stattliche Anzahl klassischer Beispiele im Galopp aufzuzählen zur Bedingung gemacht würde. Nicht schaden könnte es, wenn die Examinanden außerdem noch etwa zwanzig Beispiele angeben müßten, wo in der Geschichte der Wissenschaften und Entdeckungen über wichtige Neuerungen anfänglich gelacht und gespottet wurde. Finden solche Beispiele Verbreitung in den Massen, so ist für die Zurückhaltung und Besonnenheit des Denkens ganz sicherlich etwas gewonnen. Die Phrase der Zeitungsleute oder Parteiagitatoren wird leichter durchschaut werden, und mit gereifterem Urteil wird sich das Volk eine klügere Vertretung wählen als die, mit der wir jetzt vorlieb zu nehmen genötigt sind.

Dienstreisen

Inmitten des vielen Traurigen und Besorglichen, das die neuere politische und soziale Entwicklung Deutschlands hervorgebracht hat, ist die durchschnittliche Tüchtigkeit unsers Beamtentums unzweifelhaft ein lichter Punkt. Zwar läuft natürlich in dem ungeheuern Heer des deutschen Beamtentums auch manche Unvollkommenheit und Minderwertigkeit mit unter; aber noch sind Pflichttreue und Redlichkeit Tugenden, die in ihm lebendig geblieben sind, und die den Stand — als Ganzes angesehen — auf einer höhern sittlichen Stufe erhalten haben als das Beamtentum irgend eines andern Landes.

Dennoch ist nicht zu verkennen, daß die Fortdauer dieser Tüchtigkeit für die Zukunft keineswegs gesichert erscheint, daß die ganze Richtung unsrer Zeit auch sie in hohem Maße gefährdet. Während der allergrößte Teil der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Beamtenstellungen die Inhaber zwar gegen Not schützt, ihnen aber doch auferlegt, sich mit einem bescheidnen, ja oft knappen Einkommen zu begnügen, geht durch unsre Zeit ein maßloses Streben nach Erwerb und Genuß, das sich mit einem sichern, aber schmalen Beamtengehalt nicht begnügen will. Da aber hierdurch die Gesundheit des ganzen Standes gefährdet ist, so ist es umso notwendiger, daß die Gesetzgebung und die Regierung jede Maßregel vermeiden, die die Gefahr erhöhen und den alten ehrenhaften und genügsamen Sinn im Beamtentum zu untergraben geeignet wäre. Die preußische und die Reichsgesetzgebung hat aber auf einem Gebiete seit etwa zwei Jahrzehnten Bestimmungen eingeführt, die die Beamten zu rücksichtslosem Geldmachen, zum Aufsuchen von Einnahmequellen, deren Benutzung einem feineren Pflichtgefühl widerstreitet, geradezu herausfordern. Es sind das die Gesetze und Verordnungen über die Tagegelder und Reisekostenentschädigungen, die den Beamten bei Besorgung von Dienstgeschäften außerhalb ihres Wohnorts zustehen. Das ganze Gebiet mag auf den ersten Blick sehr nebensächlich erscheinen; in Wahrheit haben aber die fraglichen Bestimmungen für den Beamtenstand wie für die ganze Ordnung im Staatshaushalt große Bedeutung.

Beamte, die Dienstgeschäfte außerhalb ihres Wohnorts vornehmen, erhalten — wenn ihnen nicht ausnahmsweise eine jährliche Pauschsumme als Entschädigung für alle Dienstreisen oder zur Haltung eines Dienstfuhrwerks gezahlt wird — eine doppelte Vergütung: erstens eine Entschädigung für die aufgewandten Reisekosten, zweitens eine Entschädigung für Unterhalt und Unterkunft während der Reise. Die erste geht unter dem Namen: Vergütung für „Reisekosten“ oder „Fuhrkosten“; die zweite heißt „Tagegelder“ oder „Diäten.“ Bezüglich der Diäten finden wir nun in allen deutschen Gesetzgebungen eine Einrichtung durchgeführt: die Gewährung eines je nach dem Amt oder der Rangstufe des Beamten wechselnden, sonst aber ein für allemal bestimmten täglichen Diätensatzes, der unabhängig davon ist, ob thatsächlich mehr oder weniger verwendet wurde oder verwendet werden mußte. Der Grund hierfür liegt auf der Hand: es würde schwierig, ja kaum möglich und für den Beamten oft peinlich sein, wenn er alle für seinen Unterhalt auf der Dienstreise gemachten Ausgaben, bis zu einer einfachen Erfrischung oder einem kleinen Trinkgeld herab, nicht nur aufschreiben, sondern auch durch Belege nachweisen sollte. Eine Berechnung der Auslagen ohne Belege kann aber der Staat nicht wohl zulassen, da — zumal bei dem Mangel eines objektiven Maßstabes für die Höhe derartiger Ausgaben — die Versuchung zum Mißbrauch, zu unwahren Angaben, zu nahe liegen würde. Die Einführung eines ein für allemal bestimmten Tagegeldersatzes (von dem übrigens, wenn unterwegs nicht übernachtet wird, ein bestimmter Teil abgezogen wird, weil in diesem Fall die Ausgabe für Unterkunft wegfällt) ergab sich demnach von selbst und ist auch in allen Gesetzgebungen der größern deutschen Staaten und

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

des Reichs durchgeführt worden. Nur über die angemessene Höhe der für die einzelnen Beamtenklassen aufgestellten Sätze kann eine Meinungsverschiedenheit bestehen, wie denn auch thatsächlich in den verschiednen Staaten diese Sätze verschieden sind. Der richtige Maßstab ist in der Forderung enthalten, daß es die Tagegelder jedem Beamten ermöglichen sollen, auf den Dienstreisen anständig und standesgemäß seinen Unterhalt und seine Unterkunft zu finden, daß sie ihm aber keine über den Bedarf hinausgehende Einnahmequelle gewähren sollen. Die in Preußen geltenden Sätze sind folgende: die Staatsminister erhalten 30 Mark, die Beamten der ersten Rangklasse 24 Mark, die der zweiten und dritten 18 Mark, die der vierten und fünften 12 Mark, die Subalternbeamten der Zentralbehörde 9 Mark, die übrigen Subalternbeamten 6 Mark, die Unterbeamten 3 Mark. Im Reichsdienst und in Elsaß-Lothringen sind die Sätze ähnlich. In den deutschen Mittelstaaten sind sie in den obern Klassen durchgängig etwas niedriger. So erhalten in Baden die Minister und die Vorstände der obersten Kollegialbehörden 20 Mark; für die übrigen Rangklassen aber sind die Sätze den preußischen ungefähr gleich. Thatsächlich kann auch nur etwa für die drei obersten Klassen des preußischen Tarifs behauptet werden, daß sie über das „standesgemäß Notwendige" hinausgingen. Bei der Beurteilung der für die höchsten Beamten aufgestellten Sätze ist aber zu berücksichtigen, daß deren Reisen meist Erkundigung über örtliche Verhältnisse oder Ausübung einer Aufsicht bezwecken und ihnen deshalb gewisse Verpflichtungen der Repräsentation und der Gastfreundschaft auferlegen, sowohl gegenüber ihren Untergebnen wie gegenüber den Bevölkerungsklassen, mit denen sie der Zweck ihrer Reise in Berührung bringt. Ein reisender Minister oder Regierungspräsident wird seinen Zweck, mit Persönlichkeiten, die ihn interessiren, Fühlung zu gewinnen und in ein eingehendes Gespräch zu kommen, oft nur dadurch erreichen, daß er sie in seinen Gasthof zu sich einladet; er wird aus demselben Grunde Anlaß haben, Einladungen anzunehmen, die ihn zu Ausgaben an Wagen, Trinkgeldern u. s. w. nötigen. Die persönliche Berührung der leitenden Staatsmänner mit recht vielen und verschiedenartigen Bevölkerungskreisen ist aber in hohem Maß wünschenswert; sie kann viel dazu beitragen, daß nicht büreaukratisch nach dem „Inhalt der Akten," sondern unter Beachtung der im Lande sich zeigenden praktischen Bedürfnisse und Wünsche regiert wird. Deshalb erscheint der preußische Tagegeldersatz, der (über den strikten Bedarf etwas hinausgehend) den hohen Beamten ermöglicht, auf ihren Dienstreisen in bequemen Verkehr mit Privatleuten wie mit Untergebnen zu treten, als gerechtfertigt, umso mehr, als er immerhin nicht so hoch ist, daß er diese Beamten der Versuchung aussetzte, um der Tagegelder selbst willen unnötige Reisen zu unternehmen. Ein preußischer Minister z. B., der auf seinen Dienstreisen den hier geschilderten Verkehr sucht und pflegt (was ja erfreulicherweise die Regel ist), wird von seinem Tagegeld

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

von 30 Mark schwerlich einen Groschen erübrigen. Wenn einzelne hohe Beamte den Zweck, um dessen willen ihnen hohe Tagegelder bewilligt werden, vernachlässigen, um einen Teil des Geldes zurückzulegen, so wird es immer wieder möglich sein, durch allgemeine Erinnerungen oder durch geeignete Vorstellungen im einzelnen Fall die richtige Praxis wieder zur Geltung zu bringen. Das Ergebnis unsrer Prüfung der in den größern deutschen Staaten wie im Reich bestehenden Bestimmungen ist also, daß die Tagegelder im wesentlichen richtig, der Billigkeit und dem praktischen Bedürfnis entsprechend geregelt sind.

Zu einem ganz andern Ergebnis kommt man hinsichtlich des Ersatzes der Reisekosten (oder Fuhrkosten). Hier stehen sich innerhalb des Gebiets der deutschen Staaten zwei Verfahren gegenüber. Preußen, das Reich für seine Beamte, ferner Elsaß-Lothringen und endlich die Heeresverwaltung haben auch hier, wie bei den Tagegeldern, Pauschzahlungen eingeführt, nur daß diese hier nicht für den Tag, sondern für den Kilometer der zurückgelegten Entfernung berechnet werden. Für jeden Kilometer wird ein bestimmter Betrag gewährt, der hier aber nicht nur nach der Rangstufe der Beamten, sondern auch nach dem weitern Maßstab, ob die Strecke mit Eisenbahn oder Dampfschiff zurückgelegt werden konnte oder nicht, verschieden bemessen ist, in dem letzten Fall natürlich wesentlich höher. Die Gesetzgebung der sämtlichen deutschen Mittelstaaten dagegen gewährt als Entschädigung für Reisekosten nur den wirklich aufgewendeten Betrag. Seine Berechnung ist bei Reisen, die mit der Eisenbahn oder andern öffentlichen Verkehrsanstalten gemacht werden — also bei der großen Mehrzahl aller Dienstreisen —, sehr einfach, da der Preis der Fahrkarten aus den Kursbüchern zu ersehen, nötigenfalls bei den betreffenden Verkehrsanstalten leicht zu erfahren ist; es bedarf dann nur noch der Bestimmung, welche Fahrklasse die einzelnen Beamtenklassen zu benutzen berechtigt sind. Das badische Gesetz enthält dann noch die weitern Vorschriften, daß die obersten Beamtenklassen berechtigt sind, sich anstatt der Personenpost eines Privatwagens zu bedienen, und daß die Unterbeamten gehalten sind, Entfernungen bis zu fünf Kilometer zu Fuß zurückzulegen, wenn keine öffentliche Fahrverbindung besteht. Bei der Benutzung von Privatfuhrwerk sind die Beamten verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß sie nicht mehr als den ortsüblichen Preis zahlen, und einen Nachweis der geleisteten Zahlung beizubringen. Alle diese Bestimmungen haben den Zweck, den sie auch im wesentlichen erreichen, daß die Beamten in einer ihren Verhältnissen entsprechenden (standesgemäßen) Weise die Reise zurücklegen, und daß sie hierfür den vollen Betrag, aber auch nur den Betrag erstattet erhalten, den sie dafür ausgegeben haben.

Das Verfahren in Preußen ist ganz anders. Hier sind die Entschädigungssätze für den Kilometer so hoch berechnet, daß — insbesondre für die Eisen-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

bahnreisen — die Entschädigung den Betrag der wirklichen Reisekosten bedeutend übersteigt. Für alle über den Subalternbeamten stehenden Beamtenklassen werden für den Kilometer 13 Pfennige, für die Subalternbeamten 10 Pfennige, für die Unterbeamten 7 Pfennige bewilligt. Dagegen kosten die Fahrkarten auf den preußischen Staatsbahnen für den Kilometer in der ersten Klasse 8 Pfennige (Schnellzug 9 Pfennige), in der zweiten 6 Pfennige (Schnellzug $6^2/_3$ Pfennige), in der dritten 4 Pfennige (Schnellzug $4^2/_3$ Pfennige). Auf kurze Entfernungen ist ja dieser Unterschied nur unbedeutend, auf längern Reisen aber erreicht er eine unverhältnismäßige Höhe. In einem großen Staat aber wie dem preußischen müssen auf den Dienstreisen oft große Entfernungen zurückgelegt werden. Insbesondre haben oft Beamte der Zentralstellen Anlaß, um Revisionen oder anderweite Aufsichtshandlungen vorzunehmen, in die Provinzen zu reisen; da ergeben sich denn unglaublich hohe Mehrvergütungen gegenüber den wirklichen Reisekosten. Nehmen wir z. B. den gewiß nicht selten vorkommenden Fall an, daß ein vortragender Rat aus einem der Ministerien eine Dienstreise nach Königsberg unternimmt. Er wird voraussichtlich, wie er es auf einer Privatreise thun würde, und wie es für ihn standesgemäß ist, den Schnellzug in der zweiten Klasse benutzen. In diesem Fall kostet die Fahrkarte nach Königsberg 40 Mark, hin und zurück also (wenn er wegen der Dauer des Aufenthalts keine Rückfahrkarte benutzen kann) 80 Mark. Die Vergütung aber beträgt für die einzelne Fahrt 77 Mark, für Hin- und Rückfahrt 154 Mark, die Mehrvergütung also 74 Mark! Wird aber die Reise, was doch auch oft der Fall sein wird, in sieben Tagen beendigt, so kann eine Rückfahrkarte benutzt werden, die nur 60 Mark kostet. In diesem Fall steigt die Mehrvergütung auf 94 Mark. Etwas niedriger stellt sie sich natürlich für Beamte, die die erste Klasse benutzen, was wohl nur für die höchstgestellten als Erfordernis standesgemäßen Auftretens angesehen wird; aber auch dann beträgt sie noch 76 oder 46 Mark, je nachdem eine Rückfahrkarte benutzt werden konnte oder nicht. Die Reise von Berlin nach Königsberg ist aber in dem langgestreckten preußischen Staat keineswegs eine der längsten; es giebt noch viel längere, und für die Militärs und Reichsbeamten ergeben sich, bei der Ausdehnung ihrer Reisen über das ganze Reichsgebiet, noch größere Entfernungen. Von der Mehrvergütung werden auch regelmäßig keinerlei Abzüge für Nebenkosten (Droschken, Gepäckträger u. s. w.) gemacht, da hierfür unter der Bezeichnung „Zu- und Abgang" noch eine Nebengebühr bewilligt ist, die fast immer den Betrag der wirklichen Auslage erreicht oder übersteigt.

Für die Reisen ferner, die nicht in Eisenbahnen (oder auf Dampfschiffen) gemacht werden können, vergütet das preußische Gesetz (und damit übereinstimmend wieder das Reichsgesetz) den höhern Beamten 60 Pfennige, den Subalternbeamten 40 Pfennige, den Unterbeamten 30 Pfennige für den Kilo-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

meter. Diese Beträge, auch der höchste, werden, wenn sich ein einzelner Beamter einen zweispännigen Wagen nehmen muß, den Betrag der wirklichen Auslage in der Regel nicht übersteigen, manchmal sogar nicht erreichen. In Fällen aber, wo eine öffentliche und regelmäßige Fahrverbindung (Personenpost oder Omnibus) benutzt worden ist, oder wenn mehrere gemeinsam reisende Beamte denselben Wagen benutzt haben, wird auch hier bedeutend mehr als die wirkliche Auslage vergütet werden. Auch hier sind die in Baden und andern Mittelstaaten herrschenden Bestimmungen, nämlich: 1. Erstattung der für Fuhrwerke wirklich gehabten und nachzuweisenden Auslagen, 2. Verpflichtung mehrerer in demselben Geschäft reisenden Beamten, einen gemeinsamen Wagen zu nehmen, 3. Verpflichtung der mittlern und untern Beamten zur Benutzung der vorhandnen öffentlichen und regelmäßigen Fahrverbindungen auf Landstraßen, weit angemessener und zweckmäßiger.

Bezüglich der mit Privatfuhrwerk zurückzulegenden Strecken kann ja nun zu Gunsten der preußischen Berechnungsweise geltend gemacht werden, daß der Nachweis für die Auslage manchmal schwer zu bringen sein wird, daß er, auch wenn er gebracht wird, noch keine Gewähr giebt für die Angemessenheit oder Ortsüblichkeit des bezahlten Preises, die auch nicht immer leicht zu ermitteln ist, und daß der Beamte einen stärkern Antrieb hat, sich um Beschaffung einer wohlfeilen Fahrgelegenheit zu bemühen, wenn er eine Pauschsumme, sogenannte Kilometergelder, erhält. Wo aber öffentliche Fahrgelegenheiten, sei es Eisenbahn, Dampfschiff oder Personenpost, benutzt werden konnten, also bei der großen Mehrzahl aller Dienstreisen, liegt schlechterdings kein Grund vor, den Beamten einen andern als den wirklich gezahlten (und immer genau feststehenden) Betrag zu erstatten. Die Mehrgewährung ist ein durch nichts gerechtfertigtes Geschenk aus der Staatskasse an die Beamten, ein Geschenk, das für Beamte, die, wie gewisse Aufsichts- und Revisionsbeamte der Zentralstellen, häufiger Reisen auf größere Entfernungen zurückzulegen haben, den Jahresbetrag von ein paar tausend Mark erreichen kann. Unsre heutige Finanzlage ist aber keineswegs dazu angethan, die Gewährung solcher durch keine Leistung verdienten Geschenke aus der Staatskasse, die nur in der Milliardenstimmung der siebziger Jahre eingeführt werden konnten, zu rechtfertigen. Das schlimmste und gefährlichste aber dabei ist, daß die so bevorzugten Beamten vielfach in der Lage sind, sich diese Nebeneinnahmen durch eignen Entschluß zuzuwenden, da die Frage, ob eine Dienstreise unternommen werden soll oder nicht, in zahlreichen Fällen dem pflichtmäßigen Ermessen des reisenden Beamten selber unterliegt. Die höhern Beamten der Zentralverwaltungen und der Provinzialregierungen haben in der Regel selber zu entscheiden, ob und wie oft sie über schwierige örtliche Fragen durch „Einnahme des Augenscheins“ an Ort und Stelle Aufklärung zu suchen haben. Ebenso entscheiden die Gerichte unter dem Schutz ihrer richterlichen Unabhängigkeit

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

über die Notwendigkeit von Ortsbesichtigungen oder Vernehmungen von Zeugen an Ort und Stelle, die Untersuchungsrichter über die Frage, ob sie in entlegnen Teilen ihres Bezirks die Amtshandlungen selber vornehmen oder die Amtsrichter jener Gegenden um Vornahme ersuchen sollen, und solche Beispiele wären noch manche anzuführen. Es bedarf wohl keiner weitern Ausführung, welche große Gefahr für die Beamten darin liegt, daß sie durch die freie Entscheidung über die Vornahme einer Dienstreise sich selber einen ansehnlichen Geldvorteil zuwenden können. Die Menschen müßten anders sein, als sie es nun einmal sind, wenn nicht eine große Zahl jahraus jahrein der Versuchung erliegen sollte, Dienstreisen amtlich für notwendig zu erklären und zu unternehmen, die ganz überflüssig und nur ein Vorwand zur Erreichung einer Geldeinnahme sind. Auch der redlichste Beamtenstand wird auf die Dauer nicht widerstehen, wenn ihm die Versuchung zum pflichtwidrigen Geldmachen durch das Gesetz nahe gelegt wird. Daß aber eine aus dieser Veranlassung angenommene schlechte Gewohnheit abstumpfend wirkt und manchen verleiten wird, dann auch auf andern Gebieten die Ehrenhaftigkeit einer zu erzielenden Einnahme minder streng zu prüfen, die Richtigkeit einer auszustellenden amtlichen Bescheinigung weniger gewissenhaft zu untersuchen, ist ebenfalls nicht zu bezweifeln. Die in Preußen, im Reich und im Reichslande bestehenden Bestimmungen über die Reisekosten der Beamten müssen demoralisirend wirken, sie sind entschieden geeignet, die in Bezug auf Gewissenhaftigkeit und Redlichkeit im Beamtenstande herrschenden Anschauungen und Gewohnheiten herabzudrücken.

Aber diese Bestimmungen haben noch eine zweite bedenkliche Wirkung. Die Entscheidung über Vornahme einer Dienstreise steht vorzugsweise bei den höhern Beamten; Subalternbeamte sind meist nur als Sekretäre oder sonstige Gehilfen der höhern Beamten an der Reise selbst beteiligt, nicht aber an der Entscheidung über ihre Vornahme. Dagegen erfahren sie gewöhnlich ganz genau, welche Dienstreisen von den höhern Beamten ihrer Behörde unternommen und welche Gebühren dafür bezahlt werden, da die Aufstellung und Prüfung der Rechnungen meist durch ihre Hände geht. Sie sind oft auch über den Gegenstand, um deswillen die Reise unternommen wird, ausreichend unterrichtet, um es ganz genau zu merken, ob und wann eine Dienstreise ohne hinreichenden sachlichen Grund unternommen wird. Wenn sie zu solchen Wahrnehmungen gelangen, so wird nicht nur ihre Achtung vor den Vorgesetzten leiden, sondern es wird auch das Gefühl des Neides, das in unsern Tagen ohnehin in der Luft liegt, reichlich Nahrung erhalten; und dieser Neid wird, wenn er einmal Wurzel gefaßt hat, oft dahin führen, daß die untern Beamten (insbesondre die von Dienstreisen ganz ausgeschlossenen) bei jeder Dienstreise eines Vorgesetzten, auch der notwendigsten, den Verdacht hegen, sie werde nur aus Geldgier unternommen. Also auch die Rücksicht auf die Disziplin des Beamtentums, auf

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

ein friedliches und angemessenes Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebnen, gebietet die Umgestaltung der preußischen Bestimmungen.*)

Welche Bestimmungen an ihre Stelle treten sollen, darüber kann kein Zweifel sein, da sich das Verfahren der deutschen Mittelstaaten durchaus bewährt hat. Gegen dieses Verfahren bestehen gar keine Bedenken, wenn öffentliche Verkehrsgelegenheiten benutzt werden konnten; sollten für die Fälle, wo Privatfuhrwerke benutzt werden müssen, die oben angeführten Bedenken überwiegen, so würden wir es für zulässig halten, hier die preußische Berechnungsweise aufrecht zu erhalten, doch mit den dem badischen Gesetz entnommenen Zusätzen, daß für mittlere und untere Beamte die Benutzung der Personenposten (und in diesem Fall natürlich die Berechnung des Preises der Fahrkarte) vorgeschrieben, und daß bei einer gemeinsamen Dienstreise mehrerer Beamten die Benutzung eines gemeinsamen Wagens verlangt würde.

Die Staatsmittel, die durch diese Verbesserurg in Zukunft erspart werden würden, könnten ja zur Aufbesserung unzureichender Beamtengehalte verwendet werden. Denn darüber besteht doch wohl kein Zweifel, daß manche Klasse der preußischen und Reichsbeamten recht unzureichend bezahlt wird. Als vor einigen Jahren die hier behandelte Frage im preußischen Abgeordnetenhause angeregt und die Notwendigkeit einer Umgestaltung von allen Parteien im Hause anerkannt wurde, verharrte der Regierungstisch in tiefem Schweigen. Das war ja begreiflich; wollte man aus falscher Rücksicht für ein angebliches Interesse des Beamtentums (das in Wahrheit, wie ich hier nachgewiesen habe, sein größter Schade ist) das Bestehende erhalten, so war völliges Schweigen die einzige mögliche Waffe, da es eben keine sachlichen Gründe giebt, die die heutigen Bestimmungen rechtfertigten. Neuerdings ist im elsaß-lothringischen Landesausschuß vom Regierungstisch aus erklärt worden, es schwebten in Preußen wie im Reich Ermittlungen und Verhandlungen zur Abänderung der Grundsätze über die Reisekostenentschädigungen. Möchten diese bald zu einem praktischen Ergebnis führen! Die Regierungen sollten begreifen, wie viel stärker und würdiger ihre Stellung ist, wenn sie zu einer unabweislichen Reform aus eignem Antrieb den Entschluß fassen, als wenn sie sich erst durch Presse und Volksvertretung dazu nötigen lassen.

Freiburg i. B. Friedrich von Oertzen

Nachtrag. Seit die vorstehende Erörterung den Grenzboten eingesandt wurde, sind die hier behandelten Mißstände im Reichstage zur Sprache gekommen. Dabei ist die Unhaltbarkeit der für die Reichsbeamten geltenden

*) Beiläufig sei erwähnt, daß die Rechtsanwälte im ganzen Reich nach § 78 der Gebührenordnung von 1879 die Reisekostenentschädigungen der höhern preußischen Beamten beziehen. Diese Sätze müßten natürlich gleichzeitig mit denen der Beamten abgeändert werden, was eine sehr wohlthätige Verminderung der Prozeßkosten zur Folge haben würde.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Bestimmungen über die Reisekosten von allen Seiten, auch von den Regierungsvertretern zugestanden werden. Es ist nur zu bedauern, daß der Staatssekretär Graf Posadowski ihre Ersetzung durch Zubilligung eines für das ganze Jahr gewährten Pauschquantums an die zu häufigeren Reisen verpflichteten Beamten in Aussicht gestellt hat. Das zu erstrebende Ziel einer Übereinstimmung zwischen den wirklichen Ausgaben und der gewährten Entschädigung würde hierdurch in keiner Weise erreicht werden. Es bleibt unverständlich, warum man sich an den leitenden Stellen sträubt, das Verfahren, das sich in den deutschen Mittelstaaten völlig bewährt hat, auch im Reich und in Preußen einzuführen.

Knabenerziehung und Knabenunterricht im alten Hellas

Von Gustav Benseler

(Schluß)

Eine wichtige Rolle im Schülerleben spielen die Ferien und die schulfreien Tage. Wie stand es damit in Hellas? Von eigentlichen Ferien nach römischer Sitte, wo der Schulunterricht vom Juli bis zum Oktober ausgesetzt wurde, scheinen die Hellenen nichts gewußt zu haben. Dagegen gab es, wenigstens später, als bestimmte schulfreie Tage zur Erholung jedesmal den siebenten (ἑβδόμη) und den zwanzigsten (εἰκάς) des Monats, was kaum ein halber Ersatz für unsre Sonntage ist. Dafür sorgte für den von Plato dringend nötig erachteten Wechsel von Anstrengung und Erholung, Arbeit und Vergnügen eine Menge mehrtägiger religiöser Feste, an denen die Knaben und Jünglinge meist selbstthätig teilnahmen in Prozessionen, gymnischen und musischen Wettkämpfen, Fackelläufen und gottesdienstlichen Reigentänzen. Als die Behörden von Lampsakos, hochgeehrt und erfreut, daß ihr berühmter Ehrenbürger, der Philosoph Anaxagoras, seine letzten Jahre bei ihnen verlebt hatte, den im Sterben liegenden fragten, welche Ehre sie ihm zum Danke erweisen sollten, da bedang er sich nur aus, daß sein Todestag fortan für die Schuljugend der Stadt ein schulfreier Tag sein sollte, und wirklich wurde dieser Tag noch ein halbes Jahrtausend später als solcher in Lampsakos heilig gehalten. Anaxagoras gehörte eben wie Plato und, was schon dem Römer Cicero auffiel, wie der gelehrte Aristoteles, zu der großen Zahl jener griechischen Weisen, die sich auch als Graubärte gern in die Kinderseele hinein-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG