



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Reisekosten und Tagegelder der Staatsbeamten

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



Reisekosten und Tagegelder der Staatsbeamten



seit Jahren ist sowohl in der Presse wie in den Parlamenten die Thatsache vielfach erörtert worden, daß die Vergütungen für die Dienstreisen der Beamten zu reichlich bemessen sind, und daß einzelne Beamtenklassen aus diesen Vergütungen auffällig hohe Einnahmen im Vergleich zu ihrem Gehalt beziehen. In der Hauptsache sind dies die höchsten und die höhern Beamten bis zur fünften Rangklasse; die niedern Beamten bleiben fast ganz außer Betracht, da sie, wenn man vereinzelte Ausnahmen abrechnet, gewöhnlich nur bei ihrer Versetzung eine Dienstreise ausführen müssen. Es war deshalb erklärlich, daß der im Jahre 1891 von dem Abgeordneten Richter gestellte und von dem Reichstag am 16. März angenommene Antrag, die gesetzlichen Bestimmungen über die Reisekosten zeitgemäß zu reformieren, bei den Regierungen kein Entgegenkommen fand. Erst die bei der Beratung der Vorlagen über die Aufbesserung der Beamtengehälter in den Budgetkommissionen des Reichstags und des Landtags nachdrücklich abgegebenen Erklärungen, daß ohne die Neuregelung der Reisekostenvergütungen die Gehälter nicht erhöht werden würden, veranlaßten die preussische Regierung, dem Abgeordnetenhaus am 19. März 1897 einen Entwurf zu einem neuen Gesetz über die Reisekosten und Tagegelder der Staatsbeamten zu überreichen.

In der dem Entwurf beigegebenen Begründung wird ausgeführt, daß sich die Erhöhung der Tagegelder als notwendig erweise, weil das Leben in den Hotels bedeutend teurer geworden sei, und weil künftig an den Reisekosten keine Ersparnisse mehr gemacht werden könnten. Es wird dann weiter gesagt: Es erscheine bedenklich, die gewohnten Einnahmen der Beamten auch nur in diesem Punkt zu schmälern, während anerkannt werden müsse, daß ihre Gehälter im allgemeinen unzulänglich seien. Wo es jetzt die Finanzverhältnisse im Reiche und in Preußen ermöglichten, die höhern und die mittlern Beamten besser zu besolden, erscheine es, falls man sich über die beantragten Erhöhungen einige, angemessen und auch geboten, die nicht mehr zutreffenden Bestimmungen über die Vergütungen bei Eisenbahnreisen zu ändern.

Bei der ersten Beratung dieses Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause, am 24. März, erklärte der Finanzminister von Miquel, daß das Gesetz keine finanzielle Bedeutung habe, da sich die Ersparnisse an Reisekosten und die Erhöhung der Diäten ausglich; die Vorlage übe eine ausgleichende Gerechtigkeit. Die übrigen Redner erkannten übereinstimmend die Notwendigkeit der Neuregelung

und die Wichtigkeit des Grundsatzes an, daß die Tagegelber erhöht, die Kilometergelber dagegen ermäßigt werden müßten, weil gerade aus diesen bedeutende Überschüsse erzielt werden könnten. Es sei vorgekommen, daß sogar hohe Beamte Dienststreifen unternommen hätten, um dabei etwas für sich herauszuschlagen; deshalb habe man auch in den Kreisen der Beamten aus Rücksicht auf die Standeswürde wiederholt auf die Notwendigkeit einer Neuregelung hingewiesen. Das Abgeordnetenhaus verwies die Vorlage an die verstärkte Budgetkommission zur Vorberatung.

Bevor wir in der Schilderung des weiteren Verlaufs der Verhandlungen fortfahren, wollen wir zur Erleichterung des Verständnisses durch die nachstehende Übersicht veranschaulichen, wie sich die Höhe der frühern Vergütungen nach dem Gesetz vom 24. März 1873 zu den neuen Vergütungen der Regierungsvorlage verhielt, und wie diese durch die Kommission umgestaltet worden ist.

A. Tagegelber:	bisher	nach der Vorlage	also mehr
I. für aktive Staatsminister	30 Mark	35 Mark	5 Mark
II. Beamte der ersten Rangklasse	24 "	28 "	4 "
III. " " zweiten und dritten Rangklasse	18 "	22 "	4 "
IV. " " vierten und fünften Rangklasse	12 "	15 "	3 "
V. nicht zu den obigen gehörende Beamte, soweit sie bisher zu dem Tagegeldsätze von 9 Mark berechtigt waren	9 "	12 "	3 "
VI. Subalternbeamte der Provinzial-, Kreis- und Lokalbehörden	6 "	8 "	2 "
VII. Andre Beamte, die nicht zu den Unterbeamten gezählt werden	4,50 "	6 "	1,50 "
VIII. Unterbeamte	3 "	4 "	1 "

Die Sätze der Regierungsvorlage sind sowohl von der Kommission als auch von dem Abgeordnetenhause unverändert angenommen worden, sind also die Grundlage des neuen Gesetzes vom 21. Juni 1897.

B. Reisekosten bei Dienststreifen, die auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können:

	Tarif I bis IV	V	VI	VII	VIII
Die Vergütung für den Kilometer betrug bisher	13	13	10	10	7 Pfennige
solte fortan betragen:					
a) nach der Regierungsvorlage	10	10	8	8	6 "
b) nach dem Kommissionsbeschluß v. 26. März	10	8	8	6	6 "
c) nach dem Kommissionsbeschluß vom 6. Mai	9	7	7	5	5 "

Also beträgt die Ermäßigung für den Kilometer gegen früher 4 6 3 5 2 Pfennige

Die Sätze unter c sind in das neue Gesetz übernommen worden.

C. Reisekosten bei Dienststreifen, die nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Dampfschiffen zurückgelegt werden können:

Die Beamten I bis IV erhalten 60 Pfennige für den Kilometer					
" " V und VI "	40	"	"	"	"
" " VII " VIII "	30	"	"	"	"

Diese Sätze sind aus dem Gesetz vom 24. März 1873 unverändert in die Regierungsvorlage übernommen worden und demnächst, da sie vom Abgeordnetenhaus nicht beanstandet wurden, auch für das neue Gesetz maßgebend geblieben.

Die Budgetkommission billigte in der Sitzung vom 26. März die von der Regierung vorgeschlagene Erhöhung der Tagegelder und nahm auch die Vergütungssätze für den Kilometer bei Reisen auf Eisenbahnen und Dampfschiffen für die Tarifklassen I bis IV und VI und VIII unverändert an, dagegen ermäßigte sie die Sätze der Vorlage für die Tarifklasse V von 10 auf 8 und für die Tarifklasse VII von 8 auf 6 Pfennige. Der Beschluß der Kommission muß in hohem Grade befremden. Er verursacht zunächst eine ganz ungerechtfertigte Schädigung der Tarifklasse V, die in den Vergütungssätzen bei Reisen auf Eisenbahnen seit jeher mit den Klassen I bis IV zu einer Gemeinschaft gehört hatte. Diese Gemeinschaft war auch in der Regierungsvorlage festgehalten worden, die die Kilometergelder zwar für sämtliche Beamtenklassen etwas ermäßigt hatte, dabei aber nach einem gerechten Grundsatz verfahren war, indem die Ermäßigung für die höhern Beamten 3 Pfennige, für die mittlern 2 Pfennige und für die Unterbeamten nur 1 Pfennig betragen sollte. Die Kommission dagegen griff, um doch etwas zu ändern, zwei ganz beliebige Beamtengruppen aus der bisherigen Abstufung heraus und ermäßigte die für sie vorgeschlagenen Vergütungssätze noch um je weitere 2 Pfennige. Betroffen werden von dieser Maßregel vornehmlich die Kataster- und Obersteuerkontrolleure, die einen großen Teil ihrer Dienstgeschäfte außerhalb ihres Wohnorts erledigen müssen, sowie die Regierungs-, Kreis- und Oberlandesgerichtsfekretäre. Die Gründe, die die Kommission veranlaßt haben, die Kilometergelder gerade für die Klassen V und VII so stark herabzusetzen, sind nicht in die Öffentlichkeit gedrungen. Um so mehr wird die Ungerechtigkeit empfunden, die der Beschluß nach sich zieht. Daß die Kommission die Ansätze der Vorlage herabsetzte, war ja ganz in der Ordnung, nur hätte sie dabei gerecht verfahren und dieselbe Ermäßigung auch für die Tarifklassen I bis IV, die die hohen und die höchsten Beamten einschließen, durchführen müssen. Ein derartiger Beschluß hätte alle Beamten gleichmäßig getroffen und überhaupt den Anforderungen entsprochen, die die Volksvertretungen bei der Abänderung des bisherigen Gesetzes verlangt hatten, nämlich eine Verringerung der zu hohen Vergütungen bis zur Höhe der wirklichen Auslagen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. April war zunächst der Entwurf einer Landgemeindeordnung für die Provinz Hessen-Rassau beraten worden. Als dann zu dem folgenden Gegenstand der Tagesordnung, der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs über die Reisekosten und Tagegelder der Staatsbeamten, übergegangen werden sollte, erschollen die Rufe: Vertagen! Doch der Präsident beruhigte die Abgeordneten mit den Worten: „Meine Herren, das Gesetz können wir noch sehr gut fertig machen“ (Heiterkeit). Hierzu kam es nun allerdings nicht, vielmehr wurde der Gesetzentwurf, da

man sich nicht einigen konnte, auf den Antrag des Abgeordneten Dr. Sattler nochmals an die Budgetkommission zurückverwiesen. Diese ermäßigte in der Sitzung vom 6. Mai die Vergütungssätze für den Kilometer bei Reisen auf Eisenbahnen noch um je einen Pfennig für jede Tarifklasse. In dieser Fassung wurde die Vorlage schließlich in der Sitzung vom 22. Mai angenommen, nachdem sich der Abgeordnete Mies noch vergeblich bemüht hatte, die Herabsetzung des Satzes von 9 auf 7 Pfennige für die Tarifklasse V rückgängig zu machen. Die Bestimmungen der Vorlage sind demnächst vom 1. Oktober 1897 ab in Kraft getreten.

Wir wollen nun zunächst untersuchen, ob der Zweck, den man bei der Neuregelung der Reisekostenvergütung im Auge gehabt hatte, auch wirklich erreicht worden ist. Leider ist dies nicht geschehn; es ist so ziemlich beim alten geblieben, stellenweise ist sogar, wie schon der Abgeordnete Dasbach in der Sitzung vom 3. April an einer Reihe von Beispielen nachgewiesen hatte, anstatt der beabsichtigten Ermäßigung eine Erhöhung der Gebühren eingetreten.

Was zunächst die Tagegelder anlangt, so wird der Beweis dafür schwerlich erbracht werden können, daß die frühern Sätze von 30 Mark für die Minister (Klasse I des Tarifs), von 24 Mark für die Beamten der ersten (II) und 18 Mark für die Beamten der zweiten und dritten Rangklasse (III) nicht ausreichten, um die Ausgaben für standesgemäßen Lebensunterhalt in einem Gasthause entsprechenden Ranges für einen Tag zu bestreiten; man hat es bei den Beratungen nicht einmal versucht. Dagegen kann man die Erhöhung des den Beamten der vierten und fünften Rangklasse (IV) früher gewährten Satzes von 12 Mark, der nicht in allen Fällen ausreicht, auf 15 Mark rechtfertigen, da diese Beamten in ihrem Auftreten und namentlich in der Wahl des Gasthauses doch dieselben Standesrücksichten zu beobachten gezwungen sind, wie z. B. die Beamten der dritten Rangklasse. Der Erhöhung der Tagegeldsätze für die nicht zu den erwähnten fünf Rangklassen gehörenden Beamten (V, VI und VII), sowie für die Unterbeamten (VIII) muß man bedingungslos zustimmen, da die frühern Sätze von 9, 6 und 3 Mark schon für die Vergangenhait zu niedrig bemessen waren.

Eine neue, in dem alten Gesetz nicht enthaltne Bestimmung trifft das gegenwärtig gültige Gesetz in dem Punkte, daß bei Dienstreisen, die an ein und demselben Tage angetreten und beendet werden, die Tagegelder bei der Klasse I um 8, bei II um 7, bei III um 5, bei IV und V um 3, bei VI um 2, bei VII um 1 Mark 50 Pfennige und bei VIII um 1 Mark herabgesetzt werden. Die schwache Seite dieser sonst durchaus glücklichen Neuerung liegt darin, daß die Sätze, die für das wegfallende Nachtquartier außerhalb des Stationsortes abgezogen werden, im Verhältnis zu der thatächlich erforderlichen Aufwendung — wenigstens für die Beamten der Tarifklassen I bis V — viel zu niedrig bemessen sind, und daß infolgedessen der den Beamten zur Bestreitung der Tagesausgaben bleibende Betrag wiederum zu hoch ist, wenn man erwägt, daß die Abwesenheit keinen vollen Tag dauert und während des Tages höchstens

eine Hauptmahlzeit und vielleicht nicht einmal diese eingenommen wird. Eine große Anzahl regelmäßig wiederkehrender Dienstreisen wird erst am Nachmittag angetreten und schon zur Zeit des Abendessens beendet, so daß das Tagegeld den Beamten als reiner Überschuß verbleibt. Für Reisen, die nicht einen vollen Tag dauern, müßte durchweg nur die Hälfte der Tagegelder zahlbar sein.

Auch die neue Bestimmung, daß bei Dienstreisen, die sich zwar auf zwei Tage erstrecken, aber innerhalb vierundzwanzig Stunden beendet werden, nur das einundeinhalbfache der Sätze berechnet werden darf, geht nicht weit genug. Die Ermäßigung um die Hälfte müßte ganz allgemein für jeden Tag eintreten, an dem der Beamte nicht außerhalb des Stationsortes übernachtet, also auch bei Dienstreisen von länger als ein- und zweitägiger Dauer, wenn der Beamte schon am Abend des letzten Tages zurückkehrt. Jetzt wird nicht nur dieser Tag voll bezahlt, sondern auch das volle Tagegeld für einen neuen Tag angesetzt, wenn der Beamte mit einem nur wenig Minuten nach Mitternacht eintreffenden Zuge zurückgekehrt ist, der neue Tag also eben erst angefangen hat. Es wird so der volle Tagesgeldsatz für zwei Tage gewährt, obwohl der Beamte nicht außerhalb übernachtet hat.

Soviel über die Tagegelder, gegen deren Höhe sich der allgemeine Entlastungsturm übrigens weniger richtet, als gegen die sogenannten Kilometergelder, weil die Eisenbahn im Schnellzuge nur 9 Pfennige für die erste, $6\frac{2}{3}$ Pfennige für die zweite und $4\frac{2}{3}$ Pfennige für die dritte Wagenklasse berechnet, während die Beamten der Tarifklassen I bis V früher allgemein 13 Pfennige anrechnen durften. Jetzt gilt dieser Satz, worauf wir später zurückkommen werden, nur noch für die Reichsbeamten, während die preussischen Beamten nur noch 9 oder 7 Pfennige beziehn. Bei diesen Sätzen sollten in Zukunft — so heißt es wenigstens in der dem Entwurf beigegebenen Begründung — keine Ersparnisse mehr an den Reisekosten gemacht werden können. Die Unrichtigkeit dieser Behauptung dürfte am klarsten aus folgendem Beispiel hervorgehn. Die Entfernung von Berlin nach Memel beträgt 827, also hin und zurück 1654 Kilometer. Es sind also nach dem Satze von 13 Pfennigen (Reichsbeamte) 215 Mark 2 Pfennige und nach dem Satze von 9 Pfennigen 148 Mark 86 Pfennige zu vergüten. Eine Fahrkarte zweiter Klasse kostet nach den gewöhnlichen Sätzen 108 Mark 80 Pfennige hin und zurück, eine Rundreisefarte 78 Mark 20 Pfennige, eine Rückfahrkarte 74 Mark 70 Pfennige. Der Reingewinn beträgt also für einen Reichsbeamten, je nach der Wahl der Fahrkarte, 106 Mark 22 Pfennige oder 136 Mark 82 Pfennige oder 140 Mark 32 Pfennige; dagegen für einen preussischen Beamten nur 40 Mark 6 Pfennige oder 70 Mark 66 Pfennige oder 74 Mark 16 Pfennige. Hieraus ergibt sich, daß bei einer Reise, deren Gesamtentfernung der von Berlin nach Memel und zurück gleichkommt, immer noch ein sehr bedeutender Überschuß mühelos, das heißt durch Absetzen der Kilometerzahl im Eisenbahnwagen — für gewöhnlich drückt man sich drastischer aus — in die Tasche der Beamten fällt. Sogar bei dem Satze von 7 Pfennigen für die Tarifklasse V werden 115 Mark

78 Pfennige vergütet, sodaß man mit einer Rundreise- oder Rückfahrkarte noch immer einen Reingewinn hat. Die Beamten dieser Tarifklasse kommen aber, abgesehen von Versetzungen, gar nicht in die Lage, Dienstreisen auf so weite Entfernungen zu machen, die Vorteile fallen also nur den hohen und höhern Beamten zu.

Noch deutlicher geht dies aus folgendem Beispiel hervor. Für eine zehn Tage umfassende Dienstreise, bei der wir eine Entfernung von 300, also hin und zurück 600 Kilometern, zu Grunde legen, beziehen die Staatsminister (I) jetzt ($600 \times 9 = 54 \text{ Mark} + 350 \text{ Mark Tagegelder}$) 404 Mark, während sie früher nur ($600 \times 13 = 78 \text{ Mark} + 300 \text{ Mark Tagegelder}$) 378 Mark bezogen. Für die Tarifklassen II und III beträgt die Erhöhung 16 Mark, bei IV 6 und bei VI 2 Mark. Dagegen haben die Tarifklassen V eine Mindereinnahme von 6, VII von 15 und VIII von 2 Mark. Doch genug der Beispiele. Wir sehen schon jetzt zur Genüge, daß die Absicht des Gesetzes, den Gewinn zu vermindern, den die Beamten bisher aus den Reisekosten hatten, nur für einzelne Klassen der niedern Beamten erreicht worden ist, und daß durch dieses Gesetz der Etat für Reisekosten und Tagegelder größer geworden ist, trotz der Millionen, die für Gehaltserhöhungen aufgewandt worden sind. Diesen Erfolg hätte man an maßgebender Stelle durch die Aufstellung einiger Rechnungsbeispiele voraussehen können. Der Verdacht ist also wohl nicht unbegründet, daß man gar nicht ernstlich beabsichtigt habe, dem Krebschaden der Kilometergeometrie, die sich in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat, ein Ende zu machen, weil man es nicht wagte, die Nebeneinnahmen der hohen und der höchsten Beamten zu kürzen. Im Reichstag wäre dieses Gesetz, das sich als der reine Hohn auf die früher geäußerten Wünsche der Volksvertretung herausstellt, schwerlich angenommen worden.

Die Vergütungen, die die Beamten bei Dienstreisen erhalten, die nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Dampfschiffen zurückgelegt werden können, sind unverändert geblieben. Gegen die Höhe dieser Vergütungen könnte man auch kaum Einwendungen machen. Handelt es sich um kleinere Entfernungen, so wird der Beamte, wenn er den Weg nicht zu Fuß zurücklegen will und Post oder Omnibus nicht zur Verfügung steht, für einen Wagen meist aus eigener Tasche zulegen müssen, bei Reisen auf größere Entfernungen dagegen wird hier und da ein Gewinn bleiben, namentlich wenn derselbe Wagen hin und zurück benutzt werden kann. Dagegen müßte die Vergütung in den Fällen, wo derselbe Wagen von mehreren Beamten gemeinsam benutzt wird, nur zur Hälfte gewährt werden. Es ist doch geradezu ein Skandal, wenn die Staatskasse für die Benutzung eines Wagens, der beispielsweise für 20 Kilometer hin und zurück 15 Mark kostet, mit zwei, drei oder gar vier mal 24 Mark belastet wird.

Wir gehen nun zu den Reichsbeamten über. Nach § 18 des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873 wird die Höhe der ihnen bei dienstlicher Beschäftigung außerhalb des Wohnorts zu-

stehenden Tagegelber und Fuhrkosten durch eine Verordnung des Kaisers im Einvernehmen mit dem Bundesrat geregelt. Die erste Verordnung vom 21. Juni 1875 schließt sich genau an die Bestimmungen des damals für die preußischen Beamten geltenden Gesetzes vom 24. März 1873 an. Änderungen, die dieses Gesetz erfuhr, sind in der Regel kurze Zeit später auch für die Reichsbeamten in Kraft getreten. Um so mehr muß es befremden, daß die kaiserliche Verordnung, die die Tagegelber und die Fuhrkosten der Reichsbeamten in ähnlicher Weise neu regelt, wie dies für Preußen durch das Gesetz vom 21. Juni 1897 geschehn ist, noch immer aussteht, obwohl inzwischen fast vier Jahre verflossen sind. Welche Einflüsse das Erscheinen dieser Ordre verhindert haben, kann man mit Sicherheit nicht erkennen. Jedenfalls ist es dringend nötig, daß endlich für beide Beamtenklassen wieder einheitliche Vergütungssätze, wie sie seither bestanden haben, festgesetzt werden. Zu diesem Zweck muß das Gesetz vom 21. Juni 1897 revidiert und zunächst der Beschluß der Kommission des Abgeordnetenhauses vom 26. März, durch den die Beamten der Tarifklasse V so sehr geschädigt worden sind, wieder rückgängig gemacht werden. Zu dieser Tarifklasse gehören allein bei der Post, die allerdings das Hauptkontingent zu den Reichsbeamten stellt, 6640 Beamte; es sind dies die Bureau- und Rechnungsbeamten erster Klasse bei den Oberpostdirektionen, die Kassierer und Buchhalter der Oberpostkassen, die Kassierer bei den Ortspostanstalten, die Obersekretäre, Postmeister und Sekretäre. Ferner setze man die, wie wir nachgewiesen haben, zu hohen Vergütungssätze so weit herab, daß namhafte Ersparnisse aus den Reisekosten nicht mehr gemacht werden können; man ermäßige also die Tagegelbsätze für die Tarifklassen I bis III und billige bei Reisen auf Eisenbahnen den Beamten durchweg nur 7 Pfennige, den Unterbeamten 5 Pfennige für den Kilometer zu. Diese Sätze sind, zumal da die Vorteile der Rückfahrkarten und der Rundreisehefte bestehn bleiben, immer noch so ausreichend bemessen, daß aus ihnen der etwaige Mehraufwand an Kleidung und Wäsche bestritten werden kann. Den Beamten aber, denen ein bestimmter Aufsichtsbezirk zugeteilt ist, oder die zu bestimmten Zeiten immer wiederkehrende Aufsichtsreisen unternehmen müssen, gewähre man Freifahrkarten. Das erforderliche Übereinkommen mit der Eisenbahnverwaltung kann nicht die mindesten Schwierigkeiten haben, da man die Bauschvergütung viel leichter feststellen kann, als die Höhe einer von der Eisenbahn oder von einer andern Behörde an die Post zu zahlenden Portobauschsumme.

Erst von dem Augenblick ab, wo die Vergütungen für Dienstreisen derart bemessen sein werden, daß aus ihnen keine Ersparnisse gemacht werden können, wird man die Neigung, jede geringfügige Veranlassung zu einer Dienstreise zu benutzen, eindämmen. Natürlich muß die Reform von oben beginnen. So lange hohe Staatsbeamte in den Orten oder in der Nähe von solchen Orten, wo sie zur Jagd oder zum Diner eingeladen sind, nebenbei Dienstgeschäfte verrichten, wird man es auch den andern Beamten nicht verwehren können, bei der Aufteilung der Reisekostenfonds nach Kräften zuzugreifen.

Die Zahl der Dienststreifen ist ins ungeheure gewachsen. Den schlagendsten Beweis für diese Behauptung bietet die Reichspostverwaltung. Es dürfte auch für weitere Kreise interessant sein, zu erfahren, eine wie hohe Stufe die Kunst, Dienststreifen zu machen und anzuordnen, unter Stephan erreicht hat. Er reiste in jüngern Jahren selbst viel und gern, und zwar meist mit größerem Gefolge von Geheimen Räten und Oberpostdirektoren, die ihrerseits wieder Postinspektoren zur Begleitung hatten. Welchen dienstlichen Zweck die Anwesenheit so vieler Personen an einem Ort verfolgte, war nicht immer klar. In spätern Jahren liebte es Stephan, das Vergnügen der Jagd mit den Dienststreifen zu verknüpfen. Die Berliner Zeitungen, die die Abreise und die Rückkunft der Minister und Staatssekretäre sonst mit großer Regelmäßigkeit zu melden pflegten, wurden, wie es scheint, über die Reisen des Generalpostmeisters niemals unterrichtet. Erst durch Meldungen der Provinzialblätter erfuhr man, daß Se. Excellenz in Oberschlesien einen feisten Bock oder in Brückenaue einen Auerhahn erlegt und auch einige Posthäuser besichtigt habe. Und als einmal im Sommer 1896 durch Berliner Blätter folgende Notiz ging: „Der Staatssekretär des Reichspostamts hat eine Inspektionsreise nach den schleswig-holsteinischen und hanseatischen Oberpostdirektionsbezirken angetreten,“ erschien schon wenig Tage später eine Berichtigung: „Wir werden darauf aufmerksam gemacht, daß dies nicht zutreffen kann, da sich der Herr Staatssekretär seit dem 15. dieses Monats in der Sylter Badezeitung als Badegast Nummer 1660 verzeichnet findet und thatsächlich täglich in Westerland mit einem frei umherlaufenden Jagdhund gesehen wird.“ Allerdings hat die Mehrzahl der Postbeamten ihren höchsten Chef nur im Jagdkostüm kennen gelernt. Die fortwährende Verquickung von Jagd- und Dienststreifen hat nicht dazu beigetragen, das in den letzten Jahren ohnehin gesunkne Ansehen Stephans bei seinen Beamten wieder zu erhöhen. Unter diesen Umständen durfte es nicht auffallen, daß man auch die Räte des Reichspostamts recht häufig auf Reisen sehen konnte. Wie hoch die Summe ist, die von den Spitzen der Postverwaltung alljährlich verreist wird, ist aus dem Etat nicht erkennbar, da der bei Titel 10 ausgeworfne Betrag von 245000 Mark auffallenderweise nicht nur zur Bestreitung der Tagegelder und Fuhrkosten, sondern auch zur Anschaffung von Ausstattungsgegenständen usw. dient. Jedenfalls wird auch noch heute recht munter gereist; denn wir entnehmen der Deutschen Verkehrszeitung, daß zur Einweihung der Posthäuser in Straßburg (Elsaß) und in Potsdam außer dem Staatssekretär noch je vier und aus gleicher Veranlassung nach Karlsruhe (Baden) noch drei Herren aus dem Reichspostamt gereist sind. Eine Reise nach Straßburg wirft allein aus den Kilometergeldern für jeden der Teilnehmer einen Reingewinn von 112 oder von 137 Mark ab, je nachdem eine Rückfahrkarte erster oder zweiter Klasse benutzt wird; eine Reise nach Karlsruhe 92 oder 114 Mark. Sollte bei solchen Gelegenheiten nicht schon die Anwesenheit von zwei Herren aus Berlin dem dienstlichen Bedürfnis Genüge leisten?

Die Oberpostdirektoren (41) dürfen ihre Bezirke ziemlich unbeschränkt bereisen, haben also aus den Ersparnissen, die man bei den Reisekosten erzielen kann, eine bedeutende Nebeneinnahme. Daneben reisen die Postinspektoren (187) fast unablässig; einzelne sind bisweilen einen ganzen Monat unterwegs und sehen deshalb ihre Familien oft wochenlang nicht, wenn der Bezirkschef, wie es vorgekommen ist, es ihnen nicht einmal erlaubt, Sonntags auf eigene Kosten den Stationsort aufzusuchen. Ein großer Teil dieser Reisen wäre entbehrlich, wenn die Inspektoren nicht so häufig mit der Erledigung ganz unwesentlicher Dinge, die sich schriftlich ganz gut abmachen lassen, betraut würden, und wenn man den Amtsvorstehern eine etwas größere Selbständigkeit einräumte. Leider müssen wir es uns versagen, auf die bestehenden Mißstände an dieser Stelle näher einzugehen. Aber außer von den Oberpostdirektoren und den Postinspektoren werden die Bezirke auch noch von den Posträten bereist, seit Stephan es in den siebziger Jahren erlaubte, daß auch die Posträte bis zu zwanzig Tagen jährlich auf Dienstreisen gehn dürften. Damals gab es 85 Posträte, heute beträgt ihre Zahl 176, die allein an Tagsgeldern 42240 Mark beziehen. Dazu kommen, wenn man für jeden Reisetag nur eine Entfernung von 50 Kilometern auf der Eisenbahn und drei Zu- und Abgänge anrechnet, weitere 54560 Mark; die kostspieligen Reisen auf Landwegen sind hierbei noch gar nicht in Betracht gezogen.

Die Reisen der Posträte müssen überwiegend als überflüssig bezeichnet werden. Schließlich reisen auch noch die Postbauräte und Postbauinspektoren, um Bauten zu beaufsichtigen und Anträge der Postanstalten zu begutachten. Gerade auf diesen Gebieten geben vielfach die kleinlichsten Anlässe, z. B. ein rauchender Ofen, die jeder Ortshandwerker sachgemäß beseitigen kann, den Baubeamten Gelegenheit zu einträglichen Dienstreisen. Namentlich gegen den Jahresluß hin, wenn die verfügbaren Mittel noch nicht verbraucht sind, sind für die Vorsteher der Postanstalten die zahlreichen, mitunter kurz aufeinander folgenden Besuche der Vorgesetzten keine besondere Annehmlichkeit. Ist der dienstliche Teil erledigt, dann muß der Vorsteher den Fremdenführer machen, die Sehenswürdigkeiten des Orts und der Umgebung vorführen und schließlich im Hotel Gesellschaft leisten. Die eigne Arbeit muß zurückgestellt werden. Fragt man sich am Ende eines solchen Besuchs, was hat der Mann hier eigentlich thun wollen oder sollen — man findet hierauf nicht immer eine zufriedenstellende Antwort. Viel empfindlicher ist aber die Thatsache, daß die häufige Anwesenheit von Vorgesetzten das Ansehen der Ortsbeamten beim Publikum schädigt. Der erst heimlich auftauchende, dann offen ausgesprochne Verdacht, daß auf dem Postamt nicht alles in Ordnung sei, ist schwer zu entkräften, weil es niemand begreifen kann, weshalb gerade bei der Post so viel öfter als bei andern Behörden revidiert wird.

Neben diesen regelmäßig wiederkehrenden Reisen muß man noch die sogenannten Kunstreisen zur Besichtigung von Posthäusern u. a. m. in entfernten Bezirken erwähnen, womit Stephan nicht nur Baubeamte, sondern auch höhere

Postbeamte beauftragte, die sein besondres Wohlwollen hatten. Hierher gehören auch die Vertretungen, mit denen bevorzugte Oberpostdirektoren in andern Bezirken, deren Chefs erkrankt oder beurlaubt waren, betraut wurden. Die Vertreter beziehen in solchen Fällen wochenlang hohe Tagegelder und können zugleich alle sehenswerten Orte, an denen die ausgewählten Bezirke gewöhnlich keinen Mangel haben, auf Dienstreisen besuchen, während den Posträten, für die die Entsendung eines solchen Stellvertreters gerade kein Vertrauensvotum der vorgesetzten Behörde bedeutet, der Löwenanteil der Arbeit zufällt. In der letzten Zeit hat die Deutsche Verkehrszeitung keine Mitteilungen über derartige Vertretungen gebracht.

Zum Schluß müssen wir noch einer Gattung von Reisen gedenken, die es vielleicht noch deutlicher veranschaulicht, wie der Reisekostenfonds zum Wohle einiger Beamten dienen muß. Unter den 648 Zivilpostämtern erster Klasse sind 32 sogenannte Bahnpostämter, deren Vorstehern die Regelung und Überwachung des Dienstbetriebes auf den zur Beförderung von Postsendungen benutzten Eisenbahnlinien obliegt. Jedem Bahnpostamt sind bestimmte Linien zugewiesen, die der Vorsteher zur Beaufsichtigung des Postdienstes in den einzelnen Bahnpostwagen in der Regel einmal im Monat bereisen darf. So steht zum Beispiel der Postdienst auf den Eisenbahnlinien von Berlin nach Hamburg, nach Stolp, nach Saßnitz und nach Stralsund über Neubrandenburg unter dem Bahnpostamt Nr. 3 in Berlin. Die Gesamtlänge dieser Strecken beträgt 1174 Kilometer, für deren Zurücklegung der Vorsteher nach dem Satze von 13 Pfennigen für den Kilometer hin und zurück 305 Mark 24 Pfennige berechnen darf, während die Rückfahrkarten zweiter Klasse nach dem Satze von 9 Pfennigen insgesamt nur 105 Mark 66 Pfennige kosten. Der Reingewinn beträgt also für jede Reise 199 Mark 58 Pfennige. Wir greifen wohl nicht fehl, wenn wir den Betrag, den die 32 Vorsteher von Bahnpostämtern alljährlich verreisen, auf rund 100000 Mark rechnen; wenigstens die Hälfte davon ist Reingewinn der Beamten. Die Frage, ob zur Ordnung des Dienstbetriebes wirklich so viel gereist werden muß, werden auch wohl die Vorsteher dieser natürlich sehr gesuchten und nur durch besondere Fürsprache erreichbaren Ämter verneinen müssen. Jedenfalls würde die Zahl dieser Dienstreisen sofort auf einen verschwindend kleinen Bruchteil herabsinken, also auf die wirklich notwendigen Fälle beschränkt werden, wenn an Stelle der Kilometervergütungen Freifahrkarten gewährt werden würden. So lange aber alljährlich eine bestimmte Summe für Dienstreisen ausgesetzt wird, darf man es dem Einzelnen wirklich nicht verdenken, wenn er von der Erlaubnis auch entsprechenden Gebrauch macht. Außer von den Vorstehern der Bahnpostämter werden die Postrouuten noch von den Postinspektoren, Posträten und Oberpostdirektoren bereist.

Der Reichstag hat keinen Einfluß auf die Festsetzung der Höhe der Tagegelder und Fuhrkosten für die Reichsbeamten. Dagegen könnte er indirekt sehr gegenwärtig wirken, wenn er von der im Etat unter Titel 54 ausgeworfnen

Summe von 2350000 Mark namhafte Abstriche bis zur Höhe einer halben Million machen würde. Es würde deshalb kein Brief später bestellt, die Sicherheit des Postbetriebs nicht im mindesten gefährdet werden. Allerdings dient die genannte Summe außer zu Tagegeldern und Fuhrkosten noch zu Vergütungen auf Umzugskosten und zu Mietentschädigungen bei Versetzungen der Beamten. Aber auch die Zahl der Versetzungen könnte bedeutend beschränkt werden. Bei Beförderungen wird man ja nicht immer vermeiden können, daß ein Beamter aus einer Ecke des Reichs in die andre versetzt wird, aber nicht nur zwecklos, sondern geradezu nachteilig sind die zahllosen Versetzungen der jüngern Beamten*) aus einem Bezirk in einen möglichst weit entfernten andern. Diese Versetzungen nützen den Beamten nichts, belasten die Staatskasse und schädigen das Publikum in hohem Grade, weil der Betrieb unter dem fortwährenden Wechsel der Beamten sehr leidet. Je vertrauter das Personal mit den Ortsverhältnissen ist, desto besser wird das Publikum bedient.

Die Ersparnisse, die durch die Verringerung der Zahl der Versetzungen und namentlich der Dienstreisen erzielt werden, können zweckmäßig für die Verbesserung der Lage der Beamtenklassen verwandt werden, die bei der Gehaltsaufbesserung stiefmütterlich behandelt worden sind. Jetzt kommen die Vorteile nur einigen wenigen Bevorzugten zu gute. Vielleicht tragen diese Zeilen dazu bei, eine Neuregelung der Vergütungen für die Dienstreisen anzuregen. Das gegenwärtige Verfahren ist, wie wir nachgewiesen zu haben glauben, ungerecht, unwürdig und schädlich.



Aus der Werkstatt der Schulreform

Von Johannes Krenzer



Wenn künftig einmal unser heutiges Unterrichtswesen seinen Geschichtschreiber findet, so wird dieser die Strömungen, Kräfte und Persönlichkeiten, die auf dessen Gestaltung eingewirkt haben, zwar nicht so deutlich wie wir erkennen und unterscheiden, aber sein aus größerer Entfernung und von einer höhern Perspektive fallender Blick wird eins klarer und schärfer sehen, was sich in der Nähe und im Drang der Ereignisse zu verbergen pflegt: daß der Streit um die Gestaltung unsers höhern Unterrichts keineswegs bloß die Schule angeht, sondern weit darüber hinaus um eine der Grundlagen unsrer nationalen und politischen Entwicklung geführt wird. Daß von diesem Standpunkt aus der Akt der

*) Im Kalenderjahr 1900 wurden 1160 Praktikanten und 8870 Assistenten versetzt; die Versetzungen der Postgehilfen werden nicht veröffentlicht.