



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Litteratur

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

stattung zeugen ebenso von Solidität wie Geschmack. Diese Miniaturausgabe im Liebhabereinband möge nicht nur als Schmuckstück der Salons dienen, sondern vor allem zu liebevoller Versenkung in des Dichters schönste Gaben auch weitere Kreise anregen. Sie verdient wie die beiden vorher genannten Schriften warme Empfehlung.

O. S.

## Litteratur

Grundriß zum Studium der politischen Ökonomie von Professor Dr. J. Conrad, Halle a. S. Zweiter Teil: Volkswirtschaftspolitik. Dritte, wesentlich erweiterte Auflage. Jena, Gustav Fischer, 1902


Auch in diesem Bande des ausgezeichneten Werkes, dessen ersten Teil wir im 42. Heft des Jahrgangs 1901 angezeigt haben, erweist sich Conrad durch die vollständige Verwendung, zweckmäßige Gliederung und meisterhafte Darstellung des gewaltigen Stoffes als vortrefflicher Lehrer und durch sein gesundes Urteil als zuverlässiger Führer. Der Band behandelt in der Einleitung die volkswirtschaftlichen Aufgaben des Staates, im ersten Abschnitt die Land- und Forstwirtschaft einschließlich des landwirtschaftlichen Kreditwesens, im zweiten die stoffveredelnden Gewerbe (Geschichte der Gewerbe, heutige Gewerbeverfassung, Arbeiterfrage), im dritten den Handel, das Verkehrs- und Versicherungswesen, im vierten das Bevölkerungs-, im fünften das Armenwesen. Conrad ist, wie sich das eigentlich bei einem Manne von encyclopädischem Wissen von selbst versteht, auf kein System eingeschworen und schlägt darum meistens einen Mittelweg ein. Seine Stellung in einigen brennenden Fragen soll wenigstens angedeutet werden. Von der den Verwaltungsbehörden eingeräumten Vollmacht, Zwangsinnungen einzurichten, fürchtet er, daß sie mehr Unheil anrichten als Segen stiften werde. Den Schluß der Zünftler, daß vom Handwerker so gut eine Prüfung verlangt werden müsse wie vom Beamten, vom Lehrer und vom Apotheker, weist er schlagend zurück. Im zweiten Falle seien Kenntnisse nachzuweisen, von denen das Publikum schlechterdings nicht, die Prüfungskommission aber sehr gut beurteilen könne, in welchem Maße sie vorhanden seien; bei den Handwerkern handle es sich um Leistungen, die das Publikum nicht allein sehr gut beurteilen könne, sondern zudem auch noch meistens ganz anders beurteile, als es eine Prüfungskommission thun würde, indem z. B. ein Schuster, der nur grobe Arbeit machen könne, seinen Kundenkreis befriedige, der Prüfungskommission aber wahrscheinlich nicht genügen würde. Von der Sozialdemokratie glaubt Conrad, daß sie den deutschen Arbeitern mehr schade als nütze. Ausstände erklärt er, als das wesentlichste Kampfmittel der Arbeiter, für ein zur Zeit noch notwendiges Übel, er weist den Versuch, ihnen die Berechtigung abzustreiten, entschieden zurück, und erklärt die Ansicht für irrig, daß Ausschreitungen allgemein damit verbunden seien, oder daß sie gar zum Wesen des Streiks gehörten. Die Bedenken gegen das Hochschutzzollsystem werden sehr ausführlich dargelegt, und vor der Erschwerung der Lebenshaltung der ärmern Bevölkerung durch übermäßige Agrarzölle wird nachdrücklich gewarnt. In der Bevölkerungsfrage neigt Conrad dem gemäßigten relativen Malthusianismus zu.



Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig  
Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Carl Marquart in Leipzig



## Sozialpolitik in der preußischen Eisenbahnverwaltung


 er Verein für Sozialpolitik hat im 99. Bande seiner Schriften Untersuchungen über die Lage der Angestellten und der Arbeiter in den Verkehrsgewerben veröffentlicht, unter denen eine sozialwissenschaftliche Studie von Waldemar Zimmermann: „Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preußen“ den größten Raum und auch bei weitem das größte Interesse in Anspruch nimmt. Der Verein hatte eine Kommission mit der Leitung der Untersuchungen betraut, deren Vorsitzender, Freiherr von Berlepsch, den jetzt veröffentlichten Arbeiten ein kurzes Vorwort vorausgeschickt hat. Daraus ist zu ersehen, daß der Verein den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten hatte, ihm zur Erreichung des gesteckten Ziels seine Unterstützung gewähren zu wollen in der Weise, daß entweder die Königlichen Eisenbahnbehörden angewiesen würden, den von der Kommission bestellten Referenten bei den Erhebungen und Vernehmungen zur Seite zu stehn, oder die Erhebungen und Vernehmungen unter Mitwirkung dieser Referenten selbst vorzunehmen und in beiden Fällen den Referenten aus dem den Behörden zur Verfügung stehenden Material die Mitteilungen zu machen, deren sie zur erschöpfenden Erledigung ihrer Aufgabe bedürftigen. Der preußische Eisenbahnminister hat dieses Gesuch ohne Angabe von Gründen abgelehnt, und seinem Beispiel sind Bayern, Sachsen, Baden teils mit, teils ohne Begründung gefolgt. Die Erhebungen — sagt das Vorwort — seien damit unmöglich geworden, die beabsichtigten Untersuchungen der dienstlichen Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter der deutschen Staatsbahnen hätten aufgegeben werden müssen. Dem gegenüber weist das Vorwort darauf hin, daß in Oesterreich das Eisenbahnministerium bereitwillig darauf eingegangen sei, in Verbindung mit dem Verein die gewünschten Erhebungen zu veranstalten, allerdings unter Einschränkung auf die „Eisenbahnwächter“ und die „Werkstättenarbeiter“ der k. k. Staatsbahnen. In dem Gesuch an den preußischen Eisenbahnminister ist über den Umfang und Zweck der vom Verein zur Veröffentlichung bestimmten Arbeiten folgendes gesagt: Die Erhebungen sollten bei den Eisenbahnen „die untern Beamten, Hilfsbediensteten und Arbeiter der Be-

triebs-, Maschinen-, Verkehrswerkstätten und Telegrapheninspektionen“ umfassen. Für die preussischen Staatseisenbahnen liege allerdings in den amtlichen Berichten über ihre Ergebnisse und in der dem Abgeordnetenhaus anlässlich der Unfälle von 1897 vorgelegten Denkschrift ein reichliches Material vor, das Angaben über die Zahl und die Beschäftigung der Angestellten, ihre Entlohnung, Dienstdauer, Ruhepausen, über die Wohlfahrtseinrichtungen, sowie Vergleichszahlen aus frühern „Epochen und Daten“ „hinsichtlich“ anderer Eisenbahnunternehmungen enthalte. Wenn dieses Material dem Verein für Sozialpolitik für seine Zwecke nicht hinreichend erscheine, so liege das daran, daß die Veröffentlichungen der Eisenbahnbehörden den Zweck hätten, ein „allgemeines durchschnittliches“ Bild zu geben, und daß darum auch die Angaben und Tabellen überwiegend auf „großen Durchschnitten“ aufgebaut wären, während der Verein danach strebe, ein möglichst zutreffendes Bild von der „Lage des Individuums“ zu geben. Er glaube, daß es zur Erreichung dieses Zwecks notwendig sei, den Weg, den er bei Erhebungen über „wirtschaftliche“ Verhältnisse mit Erfolg eingeschlagen habe, zu gehen: den der Detailerhebung durch Fragebogen und durch Vernehmung einzelner Personen zur Ergänzung des gewonnenen Materials. Zum Schluß war das Gesuch noch durch den Ausdruck der Hoffnung bekräftigt, „daß die eingehende Darstellung der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen die Vorteile des Staatsbahnsystems auch für diese (die Angestellten und die Arbeiter) in ein helles Licht stellen wird.“

Natürlich werden die Freunde der vom Verein für Sozialpolitik geplanten Erhebungen das ablehnende Verhalten der Eisenbahnbehörden bedauern. Auch an einer scharfen Kritik in der dem Verein nahestehenden und namentlich in der sozialdemokratischen Presse wird es nicht fehlen. Wenn man sich aber unbefangen in die Lage der Staatsbehörden versetzt, so wird man ihre grundsätzliche Abneigung gegen derartige von einem wenn auch noch so bedeutenden Privatverein zu veranstaltenden sozialpolitischen Revisionen der von ihnen unmittelbar geleiteten Staatsbetriebe doch nicht ohne weiteres für ganz unberechtigt erklären können. Wenn auch Schädigungen der im Eisenbahnbetrieb doppelt schonend zu behandelnden Disziplin beim Eingehn der Staatseisenbahnverwaltungen auf die Wünsche des Vereins für Sozialpolitik sehr leicht vermieden werden konnten und deshalb wohl kaum bei der Ablehnung eine gewichtigere Rolle gespielt haben werden, so darf sich doch grundsätzlich der Staat als Betriebsinhaber in dieser Frage niemals der sonstigen Unternehmerhaft ohne weiteres gleichstellen lassen. Hat er die soziale Pflichterfüllung privater Unternehmer ihrem Betriebspersonal gegenüber durch die Polizeibehörden und die daneben reichsgesetzlich vorgeschriebnen besondern Gewerbeaufsichtsbeamten zu überwachen, so hat er sie in seinen Betrieben in der eignen Hand, und die Überwachung ist ein integrierender Bestandteil der staatlichen Verwaltung dieser Betriebe selbst. Es ist das ja auch wiederholt und mit Recht für die Verstaatlichung gerade der Eisenbahnen ins Treffen geführt worden. Auch hat die Gewerbeordnungsnovelle von 1891 im § 155 den Bundesstaaten nicht ohne Grund das Recht gegeben, die Betriebszweige der

Staatseisenbahnverwaltung, die nicht ohnedies von der Geltung der Gewerbeordnung ausgenommen sind, auch von der Aufsicht der im § 139b vorgeschriebnen besondern Gewerbeaufsicht auszunehmen, was in Preußen durch Verordnung vom 25. Mai 1892 geschehn ist. Kurz der preussische Eisenbahnminister hat jedenfalls ein gutes Recht, zu sagen: Die Sozialpolitik in der Staatseisenbahnverwaltung ist meine Sache. Ich muß über die Lage der Staatseisenbahnen unterrichtet sein auch ohne fremde, private Hilfe. Ja der preussische Staat würde auch berechtigt sein, diesen Standpunkt gegenüber Untersuchungen einzunehmen, die etwa die Kommission für Arbeiterstatistik in ihrer neuen Gestalt zu unternehmen beschließen sollte, womit nicht gesagt sein soll, daß er das unter allen Umständen thun müßte.

Wenn aber auch die preussische Staatsverwaltung das Recht und die Pflicht hat, sich durch ihre eignen Organe, und zwar durch die der Eisenbahnverwaltung selbst über die soziale Lage ihrer Eisenbahner auf dem Laufenden halten zu lassen, so ist dadurch eine mangelhafte Pflichterfüllung natürlich nicht ausgeschlossen. Kein unbefangener urteilender Mensch wird bestreiten, daß wie in Privatbetrieben ein Übermaß von Geschäftsegoismus der Unternehmer sehr häufig zur Rücksichtslosigkeit gegen die soziale Lage der Arbeiter führt, zeitweise im Staatseisenbahnbetriebe ein übertriebener Fiskalismus die Verwaltung zu einer Vernachlässigung ihrer sozialpolitischen Pflicht gegen Angestellte und Arbeiter verleiten kann, wobei dann nur zu leicht auch die eignen Aufsichtsorgane versagen, sodaß der Minister und die Staatsregierung ohne hinreichende Kenntnis der dadurch hervorgerufenen sozialen Mißstände bleiben. Hat der Minister von Thielen Recht gehabt, die staatliche Unterstützung der Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik abzulehnen, so kann der Minister Budde dem Verein doch vielleicht dafür recht dankbar sein müssen, daß ihm bei seinem Amtsantritt die Zimmermannsche Arbeit — obgleich, wie Herr von Berlepsch sagt, die vom Verein beabsichtigten Untersuchungen hätten aufgegeben werden müssen — auf den Schreibtisch gelegt worden ist. Die Arbeit zeigt, daß es auch so ging. Sie ist mit so viel Fleiß, Sachverständnis, Geschick und wohlthuemendem Maßhalten abgefaßt, daß man sich aufrichtig darüber freuen muß, auch wenn man sich sagt, daß was Zimmermann zu erzählen weiß und „festgestellt“ hat, die Staatseisenbahnverwaltung noch viel besser wissen müßte und leichter feststellen könnte, und auch wenn man die im Vorwort und vom Verfasser selbst für angebracht gehaltene Mitteilung, daß der Verfasser für längere Zeit als Arbeiter im Osten und Westen der Monarchie — doch wohl à la Göhre — in den Bahndienst getreten sei, sehr gern missen würde. Der neue Eisenbahnminister in Preußen wird jedenfalls gut thun, so bald als möglich nun seinerseits zu untersuchen, ob und wie weit die maßvolle Kritik Zimmermanns im Recht ist, und er wird sich — worauf es vor allem ankommt — nicht mit einem einfachen bureaukratischen Bestreiten der gerügten Mißstände von der Seite der „nachgeordneten“ Stellen begnügen dürfen.

Es ist nicht möglich, hier auf die thatsächlichen und kritischen Ausführungen des Verfassers im einzelnen näher einzugehn. Seine Schilderungen der hohen

körperlichen und moralischen Anforderungen, die der Eisenbahndienst an einen großen Teil der Eisenbahner stellt, sind vortrefflich, geben im großen und ganzen aber wohl wenig neue Aufschlüsse. Besondere Beachtung verdient es, daß er den Satz nicht nur aufstellt, sondern auch eingehend begründet: „Die quantitative und qualitative Beanspruchung des Lokomotivpersonals ist trotz ihrer absoluten Höhe in den letzten Jahren noch gewachsen,“ und daß dieser Satz nach seiner Darstellung auch noch für eine Reihe anderer Angestellten und Arbeiterkategorien der Staatseisenbahnen zu gelten scheint. Das müßte sozialpolitisch beklagt werden, auch wenn eine entsprechende Erhöhung des Gehalts und des Lohns eingetreten wäre. Darüber aber ist bei dem komplizierten Lohnsystem der Eisenbahnverwaltung mit seinen vielerlei Zulagen und Nebenbezügen schwer ein bestimmtes Urteil zu fällen. Die Untersuchungen Zimmermanns darüber scheinen zu einem ungünstigen Urteil zu führen. Gerade ihnen liegen dabei nicht etwa unkontrollierbare persönliche Angaben der Eisenbahner selbst, die sich der Verfasser unter der Maske eines „Kollegen“ verschafft hätte und nur hätte verschaffen können, zu Grunde, sondern amtlich veröffentlichtes Material, das er mit außerordentlicher Gründlichkeit und unverkennbarer Gewissenhaftigkeit verarbeitet hat. So zurückhaltend er in der Formulierung bestimmter Vorwürfe gegen die Staatseisenbahnverwaltung ist, so klingen doch seine Ausführungen über Leistung und Gegenleistung zwischen Arbeiter und Verwaltung im Eisenbahndienst entschieden in den Vorwurf eines bedenklichen „Sparprinzips“ oder, wie man zu sagen pflegt, des Fiskalismus aus. Zimmermann schließt seine Arbeit und zwar im besondern ein ihr im Januar 1902 angefügtes Nachwort über die von der Eisenbahnverwaltung in Rücksicht auf das Sinken der Überschüsse angeordneten Ersparnismaßnahmen mit folgenden Sätzen: „Ich habe in der voraufgehenden Abhandlung dargethan, in welcher bedenklicher Weise das Sparprinzip der Verwaltung einzelne Momente der sozialen Frage des Eisenbahnbetriebs bereits unter normalen Verhältnissen bei günstigen Wirtschaftskonjunkturen zu beeinflussen geeignet ist: bei der Behebung der Schwierigkeiten aber, die ein wirtschaftlicher Notstand über die Arbeiterschaft verhängt, sollte es doch ganz aus dem Spiele bleiben. Intensivere Ausnutzung der Arbeitskräfte heißt die drohende Beschäftigungslosigkeit verschärfen und muß zu Arbeiterentlassungen großen Stils treiben. Das aber bisher vermieden zu haben gilt ja als ein soziales Verdienst des staatlichen Eisenbahnbetriebs, und er hat allen Grund, mit derartigen Ruhmestiteln haushälterisch umzugehen.“ Man wird abwarten müssen, ob die Staatseisenbahnverwaltung es für nötig halten wird, auf den Vorwurf eines sozialpolitisch unangebrachten Fiskalismus zu antworten. Auch wenn sie das nicht thut, wird der neue Eisenbahnminister diese Kritik des Vereins für Sozialpolitik ernstlich beheben müssen.

Schärfer formuliert Zimmermann einen andern Vorwurf, indem er folgende allgemeine Betrachtungen anstellt. „Warum — so fragt er — klingt die Schilderung und Beurteilung der Dinge, die in diesen Blättern vom Arbeiterstandpunkt aus gegeben ist, durchaus anders als die in den amtlichen Berichten der Verwaltung und in den Zeitschriften der Eisenbahnbehörden?“

Verwunderlich sei diese Dissonanz der Auffassung wohl kaum. In seiner Arbeit und in seinen Leistungen, in seiner ganzen äußern Thätigkeit wirke der gewaltige Betriebsapparat in erstaunlicher Weise harmonisch zu großartigem Erfolge zusammen; an der „innern Verständigung aber zwischen den verschiedenen Betriebselementen, den höhern und den geringern,“ fehle es in den wichtigsten Punkten. Die Arbeiterverhältnisse gestalteten sich ohne nennenswerte Mitwirkung der Arbeiter. „Für die weitherzige Auffassung, daß der Arbeiter und Beamte über seine Lebensfragen, die Arbeits- und Lohnbedingungen, unbeschadet der Disziplin und ohne Beeinträchtigung der Betriebsleistungen, mit zu reden berufen sei, ist noch wenig Raum in den Kreisen der Eisenbahnverwaltung. Und doch scheint mir als Voraussetzung jeder Verständigung, daß einer die Stimme des andern deutlich höre, daß sich auch der Angestellte offen und in der verantwortungsvollen Überzeugung, daß sein Wort und Urteil die verdiente Würdigung erfahren werde, über die ihn betreffenden Arbeitsfragen äußere. Die Form, in der dies heut geschieht, ist ganz unzulänglich. Nur sehr starke Naturen oder aber Krakeeler wissen sich jetzt Gehör zu verschaffen. Die große Masse schweigt, obwohl sie die Verhältnisse durchaus nicht kalt und gleichgiltig lassen, und unter den Kollegen eine eifrige kritische Diskussion über jede Neuerung, die ihre Arbeit und Lebensführung berühren könnte, stattfindet. Wie aber soll unter diesen Umständen die Verwaltung erfahren, ob ihre Beschlüsse und Maßnahmen günstig oder ungünstig von den Betroffenen aufgenommen werden, wie sie in der Praxis schließlich wirken? Wie soll die Zentralstelle auf dem weiten Instanzenwege mit seinen reichlichen Reibungswiderständen Fühlung gewinnen mit dem letzten der Bahner, der doch auch ein unentbehrliches Glied in dem großen Organismus bildet?“

Dem Unterpersonal bleibe so oft nichts andres übrig, als seine Wünsche und Beschwerden geschickten parteipolitischen Agitatoren, wie auch hie und da einem nationalsozialen Pastor und Lehrer zur schriftlichen Fixierung und zur Ausschlichtung in der Presse zu übermitteln. Günstig erscheine diese Flucht in die Öffentlichkeit nicht, schließlich aber sei sie neben der seltenen parlamentarischen Erörterung die einzige Form, in der der große Betrieb die soziale Kritik erfahren könne, die er wie jedes Unternehmen brauche, um das Ungefunde abzustößen. Die beste und gesündeste Form der Kritik, die wirksame „soziale Selbstkritik“ sei für diese Betriebswelt in der heutigen Organisationsform unmöglich: „müßten doch, da die untern Instanzen die Ordnung ihrer Verhältnisse schweigend über sich ergehen lassen, schließlich die obern Instanzen das, was sie geschaffen haben, selbst kritisieren.“ Der preußische Eisenbahnbetrieb habe keine „selbständige, unabhängige Revisionsinstanz für soziale Dinge.“ Kontrolleure und Revisoren für technische und Verkehrsangelegenheiten weise seine Beamtenliste in großer Zahl auf. Ein Organ, das den Fabrik- und Gewerbeinspektoren entspräche, fehle diesem über 200000 Arbeiter umfassenden Unternehmen vollständig. Die „Arbeiterauschnisse“ hätten sich überhaupt für untauglich zur Erfüllung der an sie geknüpften sozialen Erwartungen erwiesen. Für die eigentlichen Eisenbahnbetriebsbeamten hätten sie überdies niemals

bestanden: „So fehlt dem preußischen Staatsbahnbetriebe das Organ zur direkten unbeeinflussten Verständigung zwischen Behörde und Angestellten. Die vielerlei leisen und lauten Wünsche und Beschwerden der untern Beamten gelangen nicht auf freiem, geradem Wege an die maßgebenden Stellen. Kann unter solchen Umständen die schwere, verantwortungreiche, volkswirtschaftlich so ungemein bedeutungsvolle Arbeit der Eisenbahner ihren billigen und berechtigten Forderungen entsprechend, wie sie es für opferfreudige Pflichttreue verdienen, und wie es der Geist der allenthalben in den Betriebsräumen durch Anschlag kundgegebenen sozialen Botschaften gebietet, in musterhafter Weise geregelt werden?“

Es war nötig, diese Betrachtungen des Verfassers, in denen er nicht nur vom Standpunkt des „Eisenbahners“ die Verhältnisse schildert, sondern von der hohen Warte des Vereins für Sozialpolitik als dessen Referent Urteile fällt, besonders ausführlich im Wortlaut mitzuteilen. Nur so konnte seine Auffassungsweise in ihrer Eigentümlichkeit, in ihrer Berechtigung wie in ihrer durch die sie beherrschende sozialpolitische Doktrin veranlaßten Einseitigkeit und Unklarheit dem Leser zur Erkenntnis gebracht werden. Gewiß mag an der Thatsache nicht zu zweifeln sein, daß es sehr vielfach, ja vielleicht fast allgemein in dem preußischen Staatseisenbahnbetriebe an der „unbeeinflussten Verständigung zwischen Behörden und Angestellten“ fehle, und daß die vielerlei leisen und lauten Wünsche und Beschwerden der untern Beamten nicht „auf freiem, geradem Wege“ an die maßgebenden Stellen gelangen. Es mag zuzugeben sein, daß der preußische Eisenbahnbetrieb keine „selbständige, unabhängige Revisionsinstanz für soziale Dinge“ habe, wie sie in der Polizei mit den Gewerbeaufsichtsbeamten den privaten Unternehmern gegenüber vorhanden ist. Aber daß deshalb die Verständigung — auch die unbeeinflusste — zwischen Behörden und Angestellten fehlen müsse, bleibt vorläufig eine unbewiesene Annahme. Es werden, wie man glauben muß, neue Organe oder vielmehr ganz neue Organisationen verlangt, ohne daß untersucht wird, ob die vorhandnen, wenn sie nur ihre Pflicht und Schuldigkeit thäten, nicht genügen würden. Man scheint ohne weiteres von der Annahme auszugehen, daß die untern Instanzen nun einmal die sozialen Schäden verschweigen müßten, und daß die obern immer unfähig wären, das, was sie angeordnet haben, selbst zu kritisieren. Wenn das jetzt vielfach so ist, so muß es doch nicht immer und überall so sein. Und die neuen Organisationen werden verlangt, ohne daß gesagt wird, ja vielleicht ohne daß man sich selbst darüber klar ist, worin sie bestehn, und wie sie funktionieren sollen. Daß der Arbeiter und der Beamte über seine Lebensfragen, die Arbeits- und Lohnbedingungen „mit zu reden“ haben soll, sagt zu viel und zu wenig. Was stellt man sich darunter vor? Wie soll dieses „konstitutionelle“ Regime in der Staatseisenbahnverwaltung praktisch gestaltet werden? Das müßte doch wenigstens anzudeuten versucht werden, wenn man über die bestehende Verwaltungsorganisation so schroff den Stab bricht, wie es der Verfasser trotz aller Milde in der Form thatsächlich thut. Die Organisation ist es gar nicht, die den Tadel verdient, sondern der unsoziale Geist, der vielfach die Beamten befehlt, oben wie unten, und sie, so weit er vorhanden ist, un-

fähig macht zur rechten Pflichterfüllung nach unten und nach oben und damit zugleich die Eisenbahnverwaltung unfähig zur dringend notwendigen „sozialen Selbstkritik.“ Wenn die zahlreichen „Instanzen,“ die gar nicht entbehrt werden können, nach unten nur die „Herren“ spielen und nach oben nur die „Diener,“ dann kann freilich von der erwünschten Verständigung zwischen oben und unten nicht die Rede sein, dann müssen freilich Verhältnisse und Stimmungen einreißen, wie der Verfasser in folgenden Sätzen andeutet: „Nachdenklich stimmt es, wenn man erfährt, wie tüchtige Eisenbahner, gute königstreue Männer, heimlich sozialdemokratische Versammlungen besuchen: »denn so ganz unrecht haben die Leute schließlich doch nicht«, oder beobachten muß, wie Bahner, die der Sozialdemokratie durchaus fernstehn, ihre Beschwerden beim »Vorwärts« und ähnlichen Organen anbringen, in der Überzeugung, daß ihre Klagen auf diese Weise eher Berücksichtigung finden, als wenn sie sie dem Vorgesetzten vortragen. Heute lassen geweckte Arbeiter — und tüchtige, intelligente Elemente verlangt gerade das moderne, komplizierte Verkehrsge-  
werbe — nicht mehr die Vorgesetzten allein für sich denken. Während sich rings in der gewerblichen Arbeitswelt die Bande des patriarchalischen Systems lösen, dürfte es sehr schwer halten, ein über das ganze Land verteiltes Heer von mehr als 200 000 Arbeitern gegen die Einflüsse der neuzeitlichen Arbeiterbewegung zu immunisieren. Die Gefinnungspolizei erreicht auf diesem Felde ihren Zweck nur äußerlich.“ Wollte der Verfasser damit sagen, daß der Staat seine Eisenbahnverwaltung der „neuzeitigen Arbeiterbewegung“ überlassen sollte, damit die Eisenbahner ihren Beruf „mit zu reden“ erfüllen könnten, so irrte er jedenfalls bedenklich, und das „patriarchalische System“ würde er gründlich verkennen, wenn er in ihm nur die grundsätzliche Nichtberücksichtigung der sozialen Wünsche der Untern durch die Obern sähe. Gerade der patriarchalische Vorgesetzte ließ seine Untergebenen mitreden, stand ihnen persönlich nahe und kannte ihre sozialen Bedürfnisse so gut wie seine eignen. Mit dem Vorwurf des Patriarchalismus soll man sehr vorsichtig sein. Es kommt eben auch hier darauf an, von welchem Geist das „System“ beherrscht wird, ja man kann wohl sagen: der Patriarchalismus hört auf, wo der soziale Geist unten und oben dem Geist der Abschließung und Rücksichtslosigkeit auf beiden Seiten Platz macht. Aber darin hat der Verfasser freilich Recht, daß alle „Gefinnungspolizei“ dazu nichts hilft, die sozialistische und sozialdemokratische Arbeiterbewegung von den Eisenbahnern fern zu halten. Nur wenn es gelingt, die Bedientenhaftigkeit nach oben und den Herrschaftsdünkel nach unten, wo sie überhand genommen haben, aus der Verwaltung auszutreiben, werden die Eisenbahner vor der sozialdemokratischen Verführung bewahrt bleiben. Bleibt dieser unsoziale Geist in der preussischen Eisenbahnverwaltung bestehen, so werden auch „neue Organe,“ die man ihr einfügt oder beigiebt, wenig fruchten.

Und hier sollte unsers Erachtens der neue Eisenbahnminister in Preußen hauptsächlich seine sozialpolitische Reformarbeit in der Staatseisenbahnverwaltung einsetzen. Möchte er darin auch seinen preussischen Ministerkollegen und allen hohen Verwaltungschefs im Reich, auch in den „demokratischen“

Großstädten, als leuchtendes Beispiel bahnmachend vorangehn. Bedientensinn und Kastenhochmut im Beamtentum sind das schlimmste Unkraut für die gesunde Sozialreform und die beste Vorfrucht für die sozialdemokratische Verfeuchung.



## Deutschland als Industriestaat



Unter den zahlreichen Büchern, die uns der Streit um den Industriestaat besetzt, dürfte das Werk: Deutschland als Industriestaat von Dr. F. C. Huber, Professor an der Technischen Hochschule und Sekretär an der Handelskammer zu Stuttgart (Stuttgart, F. G. Cotta's Nachfolger, 1901), zu den nützlichern gehören. Der Verfasser will für die praktische Lehrmethode „des Altmeisters List“ Anhänger gewinnen, der die Professoren und die Diplomaten gering schätzte und meinte, nur in der Fabrik und in den übrigen Großbetrieben der Industrie könne man das heutige Wirtschaftsleben verstehen lernen: den Scharfsinn des Ingenieurs, den Unternehmungsgeist des Kaufmanns, „die wunderbare Organisation, die, wie innerhalb der einzelnen Fabrik, so auch innerhalb der gesamten Volks- und Weltwirtschaft den einzelnen Familien eine neue gesicherte (?) Existenz, sowie der heutigen Macht und dem künftigen Wachstum der Größe des Deutschen Reiches den festen Boden gegeben hat. Dann wird der Vergleich der Meisterwerke der hervorragenden Geisteshelden von einst und jetzt zeigen, wohin der moderne Fortschritt zielt, nämlich dahin, daß die große Industrie und der Großverkehr die Frucht der gesamten Geistesarbeit in den Dienst einer immer größern Gesamtheit stellt.“ Auf diesem Wege werde die Nationalökonomie einen sichern Halt gewinnen „gegenüber den sich vordrängenden pessimistischen Augenblicksstimmungen und den aus einer überwundenen Entwicklungsperiode herrührenden Präensionen.“ Zu diesem Zweck behandelt Huber im ersten Teil seines 512 Seiten starken Buches die geschichtliche Entwicklung der „Gewerbekraft“ des Deutschen Reiches, den heutigen Stand dieser Gewerbekraft, den Einfluß der industriellen und kommerziellen Umgestaltung, die allmähliche Ausgestaltung des Industriestaats, die wirtschaftliche Lage des Deutschen Reichs, die internationale Gesamtwirtschaft und den „Kaufpreis für die Industrialisierung.“ Der zweite Teil stellt den gegenwärtigen Stand der einzelnen Industriezweige des Deutschen Reiches statistisch dar. Auf Originalität kann der Abschnitt Seite 146 bis 194 Anspruch machen, der die Verwendung der auswärtigen Politik und der Kolonisation für die Volkswirtschaft behandelt; daraus wollen wir die Hauptgedanken mitteilen.

Bei den heutigen Bestrebungen „handelt es sich nicht mehr bloß um den Industriestaat, auch nicht mehr allein um den Anteil an der Weltwirtschaft oder um die Zollpolitik gegen die nächsten Nachbarn, sondern um eine Handels- und Schifffahrtspolitik im großen Stil, um die Erlangung und Behauptung der