Werk

Titel: Krönig, Fritz: Die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen

Autor: Leyen, A. v. d.

Ort: Jena

Jahr: 1891

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616359_0057|log136

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

of the Bureau of sewers. — Report of the Bureau of streets. — Report of the Bureau of special assessments. — Appendix: Early history of Chicago. Early sanitary history. Early history of street improvements. History of public water system. Docks and wharfing privileges. Early history of the Fire Department. Early history of the Police Department. History of surface and elevated railways. Early history of railroads (of Chicago). — etc.)

Victorian Patent Office publications. Volume XVIII: Patents and patentees (colony of Victoria). Indexes for the year 1883. Compiled by the officers of the Patent Office. Melbourne and London, Trübner, 1890. 4. 116 pp. and LXVI plates.

Annuario del r. museo industriale italiano in Torino per l'anno scolastico 1890—91. Torino, tip. G. Candeletti, 1891. 8. 543 pp. (Contiene: Sui progressi di alcune industrie chimiche all' esposizione universale di Parigi nel 1889: note del (prof.) E. Rotondi. — L'elettrotecnica nell' esposizione universale del 1889 in Parigi: note del (prof.) G. Ferraris. — La meccanica industriale all' esposizione di Parigi nel 1889: relazione dell' (ing. prof.) A. Bottiglia. — L'industria metallurgica all' esposizione universale di Parigi dell' anno 1889: relazione del (prof.) A. Bonacossa. — La tecnologia meccanica all' esposizione universale di Parigi nell' anno 1889: ricordi del (prof.) C. Thovez.)

Finotti, G., Monografia industriale e commerciale di Terra di Lavoro. Caserta, tip. di S. Marino, 1891. 16. 64 pp. l. 2.—

6. Handel und Verkehr.

Krönig, Fritz, Regierungsrat, Mitglied der Kgl. Eisenbahndirektion in Breslau, Die Verwaltung der preufsischen Staatseisenbahnen. Erster, allgemeiner Teil. Breslau 1891, Wilh. Gottl. Korn. VIII u. 358 SS.

Der Verfasser, dessen Name auch der wissenschaftlichen Welt durch sein im Jahre 1877 erschienenes vortreffliches Buch „Zur Frage der Differenzialtarife" wohl bekannt ist, beginnt in dem vorliegenden Werke die Veröffentlichung der Vorlesungen über die Verwaltung der preufsischen Staatsbahnen, welche er seit dem Jahre 1882 im Auftrage des preufsischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an der kgl. Universität zu Breslau hält. Dem ersten allgemeinen soll ein zweiter besonderer Teil binnen kurzem folgen. Das Werk ist ein ungemein fleifsiges und sorgfältiges. Auf jeder Seite hat man das Gefühl, dafs der Verfasser seinen Stoff vollständig beherrscht, dafs ein mit der Praxis der Eisenbahnverwaltung vollkommen vertrauter und nebenbei wissenschaftlich hochgebildeter Mann zu dem Leser spricht. Wenn das Buch daher gewifs den in der Vorrede ausgesprochenen Zweck erfüllen und wohl geeignet sein dürfte, den angehenden höheren Eisenbahnbeamten und alle diejenigen, welche über die betreffenden Verhältnisse einen allgemeinen Ueberblick zu gewinnen wünschen, mit der Verwaltung der preufsischen Staatsbahnen bekannt zu machen, so habe ich mir doch, nachdem ich das Buch aufmerksam gelesen, unwillkürlich die Frage vorlegen müssen, ob dieser Zweck nicht durch die Vorlesungen selbst besser erreicht wird, und andererseits, ob die Verwaltung der preufsischen Eisenbahnen ein Gegenstand ist, welcher sich zu einer so ausführlichen, ins Einzelne gehenden, durch den Druck veröffentlichten, also für die Dauer bestimmten wissenschaftlichen Darstellung überhaupt eignet. In beiden Beziehungen habe ich meine bescheidenen Bedenken.

Nach einer Einleitung von 64 Seiten, auf welche ich unten zu sprechen komme, behandelt der Verfasser sein Thema in sieben Abschnitten (A bis G), von denen der zweite (B) und dritte (C) — S. 84 bis 278 — die wichtigsten und umfangreichsten sind, den eigentlichen Kern des Werkes bilden. Im Abschnitt B wird die Einteilung der

Verwaltung und die Verwaltungsorgane — Minister, Eisenbahndirektionen, Eisenbahnbetriebsämter — nach den Bestimmungen und, wie sich das gar nicht vermeiden läfst, vielfach mit den Worten der vom Könige unter dem 24. November 1879 genehmigten Organisation der preufsischen Staatsbahnverwaltung geschildert. Im dritten Abschnitt werden die einzelnen Zweige der Verwaltung — allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Bauverwaltung, Transportverwaltung — und ihre Beziehungen zu und unter einander dargestellt. Die übrigen Abschnitte (A. Einleitendes, Geschichtliches, D. Kontrolle und Aufsicht, E. Mafsregeln zur Fortbildung des Eisenbahnwesens [Statistik, Studium fremder Einrichtungen, Prämiierungen u. dgl.], F. Beziehungen zu anderen Eisenbahnunternehmungen, G. Verhältnis der Eisenbahn- zu der Militär-, der Reichspost- und Telegraphen-, der Zoll- und der allgemeinen Landespolizeiverwaltung) behandeln solche einzelne Seiten der Eisenbahnverwaltung, welche sich ohne einen gewissen Zwang nicht in die beiden Hauptabschnitte einfügen liefsen.

Nun ist es meines Erachtens ein grofser Unterschied, ob man diesen Stoff Zuhörern, deren überwiegende Mehrzahl gleichzeitig praktisch die Einrichtungen kennen lernt, mündlich vorträgt, wobei man überall die Bedeutung und den Wert der an sich trockenen Bestimmungen der Gesetze und Verordnungen durch Beispiele aus der eigenen und der fremden Erfahrung erläutern kann, oder ob man diese Gesetze, Verordnungen, Ministerialerlasse u. dgl. in systematischer Folge lehrbuchartig verarbeitet. Für den angehenden Praktiker ist es erheblich mühsamer und langwieriger, sich aus einem solchen Buche zu unterrichten, als dem lebendigen, mündlichen Vortrage des Lehrers zu folgen, der gelernte und erfahrene Praktiker wird, wenn er sich im Zweifelsfalle Rat erholt, doch immer lieber zu den gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen selbst, als zu einem Buche greifen, in welchem er bei aller Sachkunde und Gewissenhaftigkeit des Verfassers doch immer nur dessen Auffassung findet, ganz abgesehen davon, dafs auch der tüchtigste Kenner sich einmal irren kann. So ist z. B. die Bemerkung Krönigs auf S. 247, dafs die in Angelegenheiten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zwischen den Eisenbahndirektionen geführten Korrespondenzen jetzt noch portofrei seien, nicht zutreffend. Diese Portofreiheit ist schon vor ein paar Jahren beseitigt worden.

Wird aber ein solches Lehrbuch der Verwaltung der preufsischen Staatsbahnen auf zahlreiche Leser aus den Kreisen unserer Gebildeten rechnen dürfen, welche der Eisenbahnverwaltung fern stehen, aber bestrebt oder berufen sind, sich mit Fragen der Volks- und Staatswirtschaft, des Staatsrechts, der Staatsverwaltung zu beschäftigen? Diese Frage hängt eng mit der weiteren zusammen, ob sich die Bestimmungen über die Verwaltung einer einzelnen, wenn auch noch so wichtigen, staatlichen Einrichtung, überhaupt zu einer streng wissenschaftlichen Bearbeitung eignen. Die Bestimmungen, nach welchen die Verwaltung der preufsischen Staatsbahnen geführt wird, sind selbstverständlich wohldurchdachte, auf reichen Erfahrungen beruhende, klar und logisch geordnete. Aber nicht nur die allgemeinen Formen, der Rahmen sozusagen, in welchem die Verwaltung

sich vollzieht, ist nichts weniger als unveränderlich — wie etwa ein allgemeiner Rechtssatz, — sondern es liegt geradezu ein Vorzug einer tüchtigen Verwaltung darin, dafs sie sich an der Hand der stets neuen Erfahrungen den wirklichen, einem steten Wechsel unterworfenen Bedürfnissen des Lebens anzuschmiegen weifs, also auch nicht davor zurückscheut, alte Wege zu verlassen, wenn sie sich überzeugt, dafs ein neuer Weg besser und sicherer zum Ziele führt. Krönig selbst hat mehrfach Gelegenheit genommen — und diese Abschnitte seines Buches gehören m. E. zu den interessantesten und gerade wissenschaftlich wertvollsten — die Entwickelung der Eisenbahnverwaltung von ihren Anfängen bis zu der jetzigen Organisation zu schildern. Wie, wenn nun die jetzige Organisation der preufsischen Staatsbahnen einmal in ihren Grundzügen geändert wird? An Anregungen dazu hat es niemals gefehlt. Sollte dies eintreten, so verliert das vorliegende Buch, wenn auch nicht allen, so doch seinen Hauptwert, der Verfasser ist gezwungen, es von Anfang bis zu Ende umzuarbeiten und wird dann gar nicht vermeiden können, manche theoretischen, lediglich auf die zeitige Organisation zugespitzten Ausführungen umzustofsen. Noch anders als mit den Grundzügen der preufsischen Staatsbahnverwaltung, welche allerdings seit fast 12 Jahren, eine für unser Jahrhundert recht lange Zeit, keine wesentlichen Aenderungen erfahren haben, verhält es sich mit den einzelnen Ausführungsbestimmungen. Sie unterliegen einem immerwährenden Wechsel. Eine gute Verwaltung darf niemals müde werden, daran zu bessern. Man kann daher nicht ganz mit Unrecht sagen, dafs ein Werk, wie das hier vorliegende, wenn es im Buchhandel erscheint, schon nicht mehr das Neueste bringt, obgleich der Verfasser, offenbar mehrfach noch während des Druckes seines Buches, bemüht gewesen ist, die allerneuesten bekannten Anordnungen mitzuteilen.

Ob sich der Verfasser vor Veröffentlichung seines Buches solche rationes dubitandi vorgelegt, aus welchen Gründen er sie unterdrückt und sich gleichwohl zur Herausgabe entschlossen hat, darüber spricht er sich nicht aus. Der Leser und der Beurteiler mufs sich also mit dem bescheiden, was das Buch in der einmal vorliegenden Gestalt bietet. Es ist eben ein Versuch, die zur Zeit in Geltung stehenden positiven Bestimmungen über die Führung der Eisenbahnverwaltung in systematischer Ordnung und im Zusammenhang zu schildern. Dafs der Verfasser diese Aufgabe mit grofser Sachkenntnis, Gründlichkeit und Fleifs gelöst hat, sagte ich bereits. Aber auch sein Urteil, wo er mit diesem z. B. S. 106, S. 117/118, S. 128/130 nicht zurückhält, ist ein ruhiges, sachliches und nach meiner Meinung wohlbegründetes und zutreffendes.

Leider treten diese Vorzüge des Buches in der Einleitung, der Uebersicht über die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preufsen, Deutschland und den wichtigeren europäischen Staaten nicht hervor. Sie ist m. E. zu flüchtig hingeworfen und enthält Lücken und Ungenauigkeiten. Bei Schilderung der preufsischen Eisenbahnpolitik (S. 14/15) z. B. unterläfst der Verfasser, auf den nahen Zusammenhang und das Ineinandergreifen der deutschen und der preufsischen Politik, die Entwickelung der preufsischen Staatsbahnpolitik seit 1877 aus der — einstweilen auf einen