

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1920

19 (19.1.1920) Sport- und Turn-Zeitung des Karlsruher Tagblatts

Betrachtungen über einige Verwaltungsurfachen der Eisenbahnbetriebsnot in Deutschland.

Von Konrad Kraus, Villanova.

Meine unter dieser Überschrift in Nr. 818 vom Sonntag, 16. Nov. 1919, des Karlsruher Tagblatts vom vollstetigsten Ansehenspunkt der Eisenbahnen aus gemachten Ausführungen haben durch zwei Techniker (Herrn Regierungsrat Fiedler in Nr. 4/1920 des Karlsruher Tagblatts) eine mehr in ihrer Form als in ihrer sachlich-schlüssigen Beweisführung hervortretende Bekämpfung erfahren. Meine Darlegungen stützen sich auf gründliche Erfahrungen und Beobachtungen in den Kriegsjahren im Feld-Eisenbahndienst und in der Heimat. Der Staatsbürger, der am Wiederaufbau des Vaterlandes mitarbeiten will, hat das Recht und die Pflicht, Fehler, die dem Gemeinwohl Schaden bringen, zur Sprache zu bringen, damit sie beim Neuaufbau vermieden werden; denn die Eisenbahn ist nicht immer zu treffend unterrichtet worden. Ich habe mit meinen Beobachtungen, die sich auf sachlich-schlüssige Tatsachen und Zahlenmaterial stützen, keine Kritik zu scheuen. Ich will jedoch meine Bemerkungen, die hierher an die wissenschaftlichen Formen und an konkrete, schlüssige Beweismaterial anknüpfen, mit allgemeinen Behauptungen, wie z. B. so lösen die Schwierigkeiten nicht, kann man in solch wichtigen Lebensfragen für die Volkswirtschaft positive Beobachtungen und Zahlen nicht verneinen. Die Preise, die sich heute noch nicht daran ändern können, daß die Vorbildung nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist und daß der körperliche Geist allein der wirkliche Faktor ist, haben eben den Weg in die neue Zeit noch nicht gefunden. In England und Amerika weiß jedermann, daß sich der Gutbaueinzelne in der Arbeit selbst, auch in der Technik nicht — zum körperlichen Geist gemacht werden kann, denn letzterer arbeitet höchstens mit fremden, erfährt außerdem und herauszuweisen, mit eigenen Gesetzmäßigkeiten. Wir sollten endlich diese naturgesetzlichen Tatsachen von unseren Gelehrten in die Wissenschaft einbringen.

Wir laa es nämlich fern, den Technikerstand als solchen anzuerkennen, aber ich werde mich gegen dessen Selbstüberschätzung, die vorliegenden Gründe der Technik und die für den Techniker Gebiete beansprucht, auf denen er mit seiner selbst gemachten technischen Vorbildung allein vertrauen muß. Dazu gehört nach meinen Beobachtungen auch der Eisenbahnbetriebsdienst (Betrieb im engeren Sinne), der in Preußen seit 1895 vom Bautechniker geleitet wird. Wie überall beruht auch bei der Eisenbahn der Arbeitssinn und Erfolg auf einer weitestgehenden Arbeitsteilung und Arbeitserleichterung. Der Eisenbahnbetrieb erfordert, wie jedes in sich reich gegliederte Unternehmen, Spezialisten. Das auf vielen Bahnen, wie auf den Eisenbahnen, wird der Betrieb mit überwachter, ist richtig, ist keine weiteren neuartigen außerordentlichen Eisenbahnen der Welt die von den Bautechnikern ererbte Vereinnahmung von Bau und Betrieb, Bauern und Wirtshaus haben, wie wohl bekannt sein dürfte, diese Vereinnahmung nur in einem verkehrsmässigen Betreiben der Eisenbahn besteht, nicht in der Technik. Im übrigen befreit der Verkehrsmann dort ebenfalls den Betrieb.

Die Betriebsbedingungen auf den preussischen Bahnen im Jahre 1919 und seit 1916/17 sucht man mit dem Verzicht der Baugewerkschaften im Ruhrgebiet und Baden zu rechtfertigen. Die hierbei ins Feld geführten Baugewerkschaften der Eisenbahndirektion Hessen sind reine Rekordbüchsen aus dem Jahre 1917, wie sie meines Wissens nie vorher und auch später nicht mehr

erreicht wurden. Wenn die Jahresdurchschnittszahlen herausgegeben werden, sieht das Verhältnis Verkehr Baden: Verkehr Hessen schon ganz anders aus. Man darf aber, will man sachlich vorgehen, nicht auf diese eine preussische Direktion mit Massenverkehr, der übrigens auf den Nebenanschlüssen sich sehr einfach in achsellosem Allee legt, hinweisen, sondern muß den Vergleich auf die übrigen 20 preussischen Direktionen ausdehnen. Und dann wird man auf ganz anderen Verhältnissen im Verhältnis zu Baden kommen. Die Betriebsbedingungen, die fast in allen preussischen Eisenbahndirektionen auftraten, lagen eben darin begründet, daß man bei der preussischen Betriebsorganisation über die Bedürfnisse des Verkehrs nicht genügend unterrichtet war und nicht fein tonnte.

Wer war übrigens mitschuldig, daß man vom Ruhrgebiet im Jahre 1919 viel verlangte? In Belgien hatte man die ardenne leistungsfähigen Industriegebiete von Lüttich, Charleroi und Mons nach vielen Bemühungen und Verhandlungen der Wirtschaftsführer und Verkehrsbehörden wieder in Genuß gebracht, um der deutschen Volkswirtschaft in diesem rückfälligen Wirtschaftsjahre die unerlässliche Unterbringung zu bieten. Da trat im Frühjahr 1918 der betriebsleitende Techniker mit der Forderung hervor, eben aus dem Ruhrgebiet den Verkehr in Belgien zu unterbrechen, weil der Eisenbahnbetrieb hier nicht mehr bestünde. Belgische Werke aller Art mit anderer Produktion wurden daraufhin stillgelegt und die Arbeiter und Maschinen nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet abgeholt. Das Ruhrgebiet bekam gewaltig Aufträge. Der Verkehr in diesen rheinisch-westfälischen Gebieten stockte und plante die Eisenbahnen in der Heimat fort. Die Entlastung des Ruhrgebietes aber wurde nicht erreicht, denn statt der kurzen Wege zur Front (ab Charleroi, Mons, Lüttich) mußten die Nachschubgüter den mehrfachen längeren Weg aus dem Ruhrgebiet zurücklegen. Dadurch wurden die Strecken stärker belastet und Maschinen und Personal dauernd in ganz erheblicher Zahl mehr verbraucht. Die Verhältnisse der Verkehrsleute wurden von betriebstechnischer Seite mitschuldig. Heute stehen die der Ruhr auszuführenden Fabrik-Maschinen auf der großen Rechnung, und jeder weiß, daß man die Gefahr des Betriebsstillstandes nicht auf militärischer noch auf technischer Seite erkannt hat. Der preussische Betriebsmann hatte die Feldbahn mit seinem Einfluß als Berater der militärischen Stellen unterschritten in der Hand, konnte und wollte aber die wirtschaftliche Aufgabe der Eisenbahnen nicht berücksichtigen, weil er darin nicht Fachmann war.

Wir wurde einmündel, der Techniker kenne wohl die Sachverhalte, aber ihm sei auch in Preußen die Leistung des Baugewerkschaftes, die er beansprucht, nicht in die Hand gegeben. Nun, im Gebiete der westlichen Militärereignisse leistete er ihm. Wer aber diese unzureichende, zeitlich und örtlich alle möglichen Situationen, bald Baugewerkschaften, bald Baugewerkschaften, bald Baugewerkschaften miterlebt hat, muß drinbringend vor ähnlichen Verhältnissen in Deutschland warnen. Man kann den Baugewerkschaften naturgemäß nur nach verkehrsbedingten Erfordernissen, nicht nach betriebsbedingten Rücksichten leiten.

Die preussischen Oberbahnhofsverwalter — nur diese kommen für die Knotenpunkte in Betracht — sollen, wie meine Gegner einwenden, nicht auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen. Ich kann demgegenüber behaupten, daß wenigstens die mir bekannten, fast sämtlich aus der Rivallaufbahn herbeigezogenen Oberbahnhofsverwalter (großer Stationen) meist hervorragende Betriebsleute waren. Sie hatten aber nur ihre Bahnhöfe zu leiten, die Regelung des Aus- und Abflusses des Massenverkehrs auf den verkehrsmässigen Linien war nicht ihre Sache. Das wäre Aufgabe des Betriebsleiters und vor allem der Betriebsbezirksstellen gewesen. Der Bautechniker möchte für sich alle guten Leistungen der preussischen Bahnen seit

1895 (Reorganisationen) beanspruchen. Mit welchem Recht werden dann den Bahnhofsverwaltern die Sünden angedichtet?

Daß ich die gewaltigen Leistungen der preussischen Eisenbahn nicht verhehle, wird mir als Vorurteil ausfallen. Ich habe behauptet und bleibe dabei, daß die Ueberlastung des Verkehrs an den Bautechniker statt an den Verkehrsmanng in diesem Wirtschaftsjahre nicht bewährt hat, weil der Verkehr nicht auf seinem Recht kam. Der Verkehr aber ist und bleibt der Zweck der Eisenbahn. Wenn man immer wieder von den unzureichenden Leistungen der preussischen Betriebsorganisation spricht, so verleihe man demgegenüber doch einmal ruhig und sachlich die Leistungen der englischen und vor allem der französischen Eisenbahnen in diesem Jahre. Die französischen Eisenbahnen haben im Jahre 1914 im weniger als 3 Wochen (15. August—5. September) beim französischen Rückzug zurückgebracht, viel Rivallaufbahnmaterial noch mit zurückgebracht und sofort wieder die Armeen Manour, Mandoub, Frensch und Koch an den deutschen Fronten an der Front und dem deutschen Fronten an der Front. Die deutsche Betriebsorganisation konnte im Jahre 1918 in 8 Monaten (8. August—9. November) — ich rechne die Zeit nach dem Revolutionstagen nicht mehr mit — noch nicht einmal einen nennenswerten Teil der in Belgien anfallenden Millionenlasten nach der Heimat ansetzen und hat aus unzureichendem Eisenbahnmateriel in Rheinland zurückgelassen. Ich behaupte aber, diesen Hinweis bringen zu müssen. Wenn man aber behauptet, daß die Rheinland-Fronten nicht mit dem alten Schema reizen zu können.

Daß man zuletzt in Baden Juristen und Techniker in den Betriebsdienst übernommen habe, bemerke, daß man mit dem höchsten höheren Eisenbahnsachmann nicht mehr zufrieden gewesen sei, will man einwenden. Der Kerner weiß, welchen Einfluß der Jurist und der Techniker, seitdem ich beide betriebsleitend als „die Vollstreckung“ bezeichnet, in den früheren Ministerien hatten. Dazu kam der preussische Verwaltungseinfluß. Das aber waren die einzigen Gründe für die anachronistische Vornachstellung beider. Und diese persönlichen Beziehungen ringen heute noch im Nordsee um ihre stillen Einflüsse weiter. Mit diesem feudalen System können wir aber nicht mehr aufwärts kommen.

Und damit komme ich zur Vorbildungsfrage mit ihrem gewaltigen Einfluß auf die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebs. An dem preussischen akademischen Vorbildungsverfahren sah man vor dem Kriege unsere unzureichende Ueberlegenheit im Bereiche mit den Oberbeamten aller übrigen Staaten. Man sah auch in der inneren gesellschaftlichen Schichtung einen starken Kennenunterschied zwischen dem „vollakademischen“ und dem nicht vollakademischen Beamten. An den letzten Vorkriegsjahren öffnete sich eine Kluft zwischen dem „Vollakademiker“ und dem nicht vollakademischen Beamten. In der Vorbildung nicht Selbstzweck sondern nur Mittel zur Leistungsfähigkeit sein konnte, und daß sie nutzlos ist, wenn dieser Erfolg ausbleibt. Im Ausland erreichte dieser westliche Standpunkt bald Abneigung, bald Verachtung. Im Ausland wäre er wohl noch einige Zeit hingenommen worden, wenn nicht der Kriege seine innere Unmöglichkeit schlagend erwiesen hätte.

In unserm Verkehrsministerium wurden höhere Bautechniker, die mit Betriebsdienst abwechselten, in letzterem Betriebsdienst abwechselten. Man verleihe demgegenüber das Vorleben der Engländer und Franzosen, die ihre tüchtigsten Fachleute von unten heraus aufsteigenden. Sie Eric Geddes erst das Feldbahnbeamten, dann die Unterbahnhofsbeamten, dann die mit wachsendem Erfolg ist bekannt. Bei uns sieht man solche Männer nicht aufkommen. Geddes

ist der Typ des englischen und amerikanischen Eisenbahnsachmannes. Bei uns rühmt sich der preussische Betriebsleiter, er habe die Betriebslehre erlernt. In Wirklichkeit hat man einen Erfahrungsformel- und Erfahrungsarbeitslehre, die jedem Fachmann selbstverständlich erlernen, ein wissenschaftliches Mäntelchen anhaben, und sucht dann in diesen starren Rahmen den im Verkehr stetig wechselnden Betrieb hineinzufügen. So hat die „Betriebslehre“ bei jeder Konjunkturschwankung mehr Schaden als Nutzen anrichtet. Das deutsche Volk aber hat genaue bessere Erfahrungen mit den Theorien dieses Krieges gemacht und verlangt jetzt endlich bessere Leistungen.

Die Vorbildungsfrage muß meines Erachtens mit aller Bestimmtheit im Sinne des Neuaufbaues unseres Bildungswesens geändert werden. Es müßte bekräftigt werden: Auswahl der Beamten aus den einschlägigen, leistungsfähigen Fachschulen durch Erziehung von Eisenbahnschülern und Einwirkung einer Eisenbahnschule, an der nur die besten der Mittelschulen oder der Fachschulen (nach Reifeprüfung) auszuwählen werden. Die theoretische wissenschaftliche Ausbildung darf, wenn sie nicht arabisch werden soll, nicht mehr vor die praktische Berufslehre treten, sondern muß nach oben auf die Ausbildung einer gewissen praktischen Berufserfahrung erstreckt werden. Erfreulicherweise haben die großen Organisationen des Berufsalls dieser Frage bereits ihr Interesse zugewendet und schon mit einigen Vorarbeiten begonnen. Wenn es gelingt, sie im angelegten Sinne zu verwirklichen, wird nicht nur die Ausleistung der Eisenbahnen erheblich gefördert werden, auch die Hochschulen von der Masse der mittelständigen Beamten befreit und das soziale Leben vom wissenschaftlichen Proletariat entlastet.

Amthliche Nachrichten.

Ernennungen, Versetzungen usw.

Mit Entschlußnahme des Ministeriums der Finanzen wurden den Oberinspektoren Rudolf Sierke in Gernsbach das Stationsamt I Aachen, Friedrich Lehmann in Dettmold das Stationsamt I Bielefeld, Kurt Wiegert in Bielefeld-Waldhof das Stationsamt I Dierburen, Ernst Seefenmeier in Mannheim das Stationsamt I Mannheim-N. L. Ostarr, Oskar Delland in Badol das Stationsamt I Schaffhausen, Edward Schupp in Säckingen das Stationsamt I Waldshut, Gregor Schiffer in Brunnthal das Stationsamt I Brunnthal, Friedrich Wulf in Diersburg das Stationsamt I Radeffell und Josef Sauer in Weis-Weisbach das Stationsamt I Weisbach, noch in bisheriger Eigenschaft zur Veretzung übertragen.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat verfügt den Bauführer Wilhelm Eberle II in Mannheim zum Bauführer zu ernennen.

Das Justizministerium hat den Justizrat Hermann Ruppert beim Amtsgericht Radeffell zum Staatsanwalt ernannt.

Das Ministerium des Innern und Unterrichts hat seine Zustimmung dazu erteilt, daß für den durch Tod abgestorbenen Konferenzrathen Dr. Walter Schmitt in Karlsruhe und den wegen leiblicher Befähigung ausbleibenden Konferenzrathen Dr. Moritz Siedel in Mannheim vom Oberrat der Provinzen unter Mitwirkung des Synodalausschusses Ersatzmann ernannt werden. Demnach hat der Oberrat im Einverständnis mit dem Synodalausschuß die Wahl zum Ersatzmann für Dr. Schmitt in Karlsruhe und Dr. Siedel in Mannheim als Ersatzmann für Dr. Siedel in Karlsruhe ernannt.

Das Ministerium des Innern hat den Landwirt Georg Friedrich Hermann Eberle von Wageningen zum Landwirtschaftsleiter für die Kreise Gernsbach u. Gernsbach ernannt.

Kaufgesuche: Herren- u. Damenfahrten zu kaufen gesucht. Weinhefe: Weinhefe, Karlsruher. Max Somburger: Weintrauben, Karlsruher.

Lisa Thompson: Das ideale Haarpflegemittel in höchster Vollendung (Friedenszeugnis). In einschläg. Geschäften zu haben. Joh. Röthel, Seifen- und Parfümeriefabrik, Augsburg.

Motorräder: Betriebsfertiges, sofort zu kaufen gesucht. Weinhefe: Weinhefe, Karlsruher.

Diebe: Diebe, Karlsruher. Taschen-Uhren: Taschen-Uhren, Karlsruher.

Silbergeld! Höchstes Angebot! Gold- und Silbergeld! J. Samsson, Rudolfstraße 23.

Platin, Gold u. Silber: Platin, Gold u. Silber, Karlsruher. Wilde, Kreuzstraße 16.

Aufgepaßt! Aufgepaßt!, Karlsruher.

Gold- u. Silbergeld: Gold- u. Silbergeld, Karlsruher. E. Theilacker, Goldwaren.

Sofort zu kaufen gesucht: 1 großer Kassenschrank, Karlsruher.

Konversations-Lexikon: Konversations-Lexikon, Karlsruher.

Für Felle aller Art: Für Felle aller Art, Karlsruher.

Hochzeits-Anzug: Hochzeits-Anzug, Karlsruher.

Alle Sorten Flaschen: Alle Sorten Flaschen, Karlsruher.

Schreibmaschinen-Reparaturen: Schreibmaschinen-Reparaturen, Karlsruher.

Kochöfen: Kochöfen, Karlsruher.

Monatliche Abonnements für Reparaturen: Monatliche Abonnements für Reparaturen, Karlsruher.

SPRINGER'SCHWABEN-RUSSOLIN: SPRINGER'SCHWABEN-RUSSOLIN, Karlsruher.

Ein Mittelpunkt für Gesundheitspflege: Ein Mittelpunkt für Gesundheitspflege, Karlsruher.

WOHLMUTH'schen elektro-galvanischen Heilapparat: WOHLMUTH'schen elektro-galvanischen Heilapparat, Karlsruher.

G. Wohlmuth & Co.: G. Wohlmuth & Co., Karlsruher.

Schreib-Maschinen: Schreib-Maschinen, Karlsruher.