

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) nisse erzielt werden können. Wenn das Fahrpersonal unter den jetzigen Kriegsverhältnissen reichlich in Anspruch genommen wird, so läßt sich das nicht ändern. Wird aber später durch Einführung der Kunze-Knorr-Bremse nach und nach Fahrpersonal frei, so hoffe ich, daß auch wieder Dienst erleichterungen durchgeführt werden können.

Wenn ich hier einmal von den Beamtenverhältnissen rede, so möchte ich auch auf die Frage der Beförderungsverhältnisse der Techniker und Juristen in der Eisenbahnverwaltung ganz kurz zu sprechen kommen, die ja von zweien der Herren Redner vorhin mit zur Sprache gebracht worden sind. Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Juristen in jüngeren Jahren in Oberratstellen einrücken als die Techniker. Dies ist im allgemeinen richtig, wenn auch die Beförderungsverhältnisse für die Juristen bei weitem nicht mehr so günstig sind wie früher. Nach der mir vorliegenden Tabelle sollen die Juristen bei der Generaldirektion durchschnittlich in einem Lebensalter von 43,5 Jahren Oberräte geworden sein. Das mag für die frühere Zeit richtig sein, aber z. B. die beiden nächsten in Frage kommenden Anwärter auf juristische Oberratstellen stehen schon jetzt im 46. und 47. Lebensjahre, sie haben also jenes errechnete Durchschnittsalter von 43,5 Jahren bereits um mehrere Jahre überschritten. Der Unterschied im Lebensalter bei Er-

(B) nennung zum Oberrat wird sich also künftig, und zwar voraussichtlich wesentlich, zuungunsten der Juristen verringern. Immerhin bleiben, wie ich schon erwähnte, die Beförderungsverhältnisse für die Juristen noch besser als bei den Technikern. Es erklärt sich dies aus den bestehenden Verhältnissen. Zwar sind bei der Staatseisenbahnverwaltung nur 9 juristische Oberratstellen, für Techniker aber 20 Oberratstellen vorgesehen. Die Zahl der Anwärter ist jedoch bei den Juristen sehr viel geringer als bei den Technikern. Denn den 9 juristischen Oberratstellen stehen nur 13 Finanzamtbeamte gegenüber, den 20 technischen Oberratstellen aber nicht weniger als 128 Bauamtbeamte.

(Abgeordneter Günther: Großes Mißverhältnis!)

Das hängt damit zusammen, daß zahlreiche Ingenieure in den unteren Stellen des äußeren Dienstes, also in den Bauämtern, Maschinenämtern usw. gebraucht werden, wo nur technische und nicht juristische Kräfte verwendbar sind, während die den Juristen zukommenden Verwaltungsgeschäfte ihrer Natur nach in den Betriebsdirektionen und namentlich in der Generaldirektion zu erledigen sind. Dort kommt man aber mit verhältnismäßig wenigen Kräften aus. Hieraus ergibt sich ohne weiteres für die Juristen ein günstigeres Verhältnis, ohne daß im ent-

ferntesten von einer beabsichtigten Bevorzugung gesprochen werden kann. Ich darf hierbei auch betonen, daß man selbstverständlich den Juristen bei der Staatseisenbahnverwaltung ähnliche Beförderungsverhältnisse wie den Juristen bei anderen Verwaltungszweigen bieten muß, da sonst gute Kräfte für die Staatseisenbahnverwaltung nicht gewonnen werden könnten. Ein künstliches Zurückstellen ihrer Beförderung — die ohnehin jetzt ungünstiger ist als früher — würde also zum schweren Schaden der Verwaltung ausschlagen. Die Besserung der Beförderungsaussichten für die Eisenbahntechniker wäre natürlich im wesentlichen durch Vermehrung der Oberratstellen möglich. Diese Möglichkeit ist aber naturgemäß dadurch begrenzt, daß solche Stellen nur nach dienstlichem Bedarfe und nur dort vorgesehen werden können, wo entsprechende Arbeiten, d. h. einem Oberrat zukommende Arbeiten, zu verrichten sind. Diese Voraussetzung trifft bei den Ämtern der unteren Instanz nicht zu. Wie bei allen übrigen staatlichen Verwaltungszweigen, so muß auch bei der Staatseisenbahnverwaltung in der untersten Instanz die Verwendung von Oberräten ausgeschlossen bleiben. Die Versicherung kann ich aber geben, daß ich in voller Anerkennung der großen Bedeutung des technischen Standes insbesondere für die Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit einer Verbesserung der fraglichen Beförderungsverhältnisse bei den oberen Instanzen nicht aus dem Auge verlieren werde.

(Abgeordneter Günther: Aber keine platonische Liebe!)

Das kann sich auch in wirkliche Liebe umsetzen, ich hoffe es wenigstens mit der Zeit.

Ich darf nun vielleicht noch einige Betriebsfragen anschließen. Es ist von den Betriebsmitteln mehrfach die Rede gewesen und auch über den Wagenmangel geklagt worden, so u. a., daß mitunter ein Industrieller einen Wagen, den er entladen habe, nicht wieder beladen dürfe, sondern daß er ihm leer weggenommen werde zu einem anderen Zwecke. Ja, meine Herren, das ist eben die Folge unseres Beitritts zum Staatsbahnwagenverband. Wir nehmen damit an dem allgemeinen Wagenmangel prozentual teil, wenn ein solcher auch speziell in unserem Bereich nicht vorhanden sein sollte; demzufolge müssen wir es uns gefallen lassen, daß uns Wagen entzogen werden trotz eigenen Bedarfs, weil anderswo die Not noch größer ist. Der Mangel wird aber nivelliert, und da kommen die Bezirke, die sonst bezüglich der Verkehrsmittel günstiger abschließen, schlechter weg als bisher. Es ist das eine Folge der Einheitlichkeit, die getragen werden muß. Dafür hat der Verband wieder andere verschiedene Vorteile mit sich gebracht, und man wird sich