

Politisches Blatt,

als Extra-Beilage zur Laibacher Zeitung.

N^o 8.

Donnerstag am 7. September.

1848.

Ueber Ersparungen im Staatshaushalte.

(Schluß.)

Nicht weniger, vielleicht mehr noch, als die in der letzten Nummer dieses Blattes besprochenen hohen Diäten, bilden die Reisekosten der Beamten bei Commissions- und officiosen Reisen eine drückende Last des Staates oder Jener, in deren Interesse und auf deren Rechnung Commissionsreisen vorgenommen werden.

Wenn man dem einfachen öconomischen Grundsatz seine Geltung einräumen will, daß der Beamte bei den Reisekosten durchaus keinen Gewinn haben, sondern ihm nur die Vergütung seiner wirklichen Fahrtauslagen geleistet werden soll, so muß das dermalige Reisekosten-Vergütungssystem — vor dem Forum der Vernunft schon längst als horrende Anomalie bezeichnet — fernerhin als unhaltbar erklärt werden, da in demselben die Veranlassung zur Vergeudung von Tausenden liegt, die zu andern notwendigen und nützlichen Staatszwecken dienen könnten, von der Bedrückung zu geschweigen, welche einzelne Private, in deren Interesse nicht selten Commissionsreisen Statt finden, zu erleiden haben.

Mit wenigen Ausnahmen steht die Regel fest, daß Beamte alle Commissionsreisen mit Postpferden zurückzulegen haben. Die gesetzlichen Aufrechnungen bestehen so nach:

- a) in dem jeweilig bestimmten Postrittgelde *) nach der Anzahl der Pferde (die dem Beamten nach seiner Diätenklasse gebühren u. z.: 6 Pferde für die I., II. und III. Classe; 4 Pferde für die IV., V. und VI. Classe; 3 Pferde für die VII. Classe; 2 Pferde für alle übrigen Diätenklassen);
- b) in dem Postillons-Drinkgelde (in Galizien 15 Kr., in allen übrigen Provinzen 20 Kr. für die einfache Post);
- c) in der Caleschegebühr für jede einfache Post (die Hälfte des Rittgeldes von 1 Pferde für einen gedeckten, das Viertel für einen ungedeckten Wagen);
- d) in dem Schmiergeld (für 2 Posten 8 Kr., und wenn die Schmier beigegeben wird, 4 Kr.);
- e) in dem Wagenreparatur-Pauschale (bei Reisen mit eigenem Wagen 10 Kr. pr. Meile);
- f) in der Wagenmeister- oder Umspannungsgebühr (für ein Pferd pr. Station in den italienischen Provinzen 3 Kr., in allen übrigen 2 Kr.);
- g) die Mauth darf nur in so ferne aufgerechnet werden, als die Gebühr durch currente Mauthboleten erwiesen werden kann.

Will man nun beispielsweise erfahren, wie hoch sich der gesetzliche Anspruch eines Beamten nach obiger Gebührenaussatz für eine bestimmte Wegestrecke nur mit zwei Pferden belaufe, so theile ich das Ergebnis eines solchen, mir eben vorliegenden adjustirten Reise-particulars mit, welches für eine zurückgelegte Strecke von 8 einfachen Posten die Vergütungsgebühr, ohne Einrechnung der Diäten, bloß für die Fuhrkosten hin und zurück, zusammen mit 57 fl. 21 Kr. C. M. nachweist, während der Beamte, wenn er mit der gewöhnlichen Mallepост gefahren ist, etwas über 15 fl. bar ausgelegt oder mit einer andern Gelegenheit noch weniger bezahlt, mithin wenigstens beiläufig 42 fl. als

reinen Gewinn in den Sack gesteckt hat. Welche Rechnungen kommen aber nach obigem Maßstabe erst zum Vorschein, wenn Beamte, die zum Gebrauche von 3, 4 und 6 Pferden berechtigt sind, Commissionsreisen machen, ungeachtet sie, wie man die allseitige Ueberzeugung hat — ihre Fahrt auf eine gleiche, wie die oben-erwähnte, oder doch von derselben nicht viel verschiedene wohlfeilere Art vollbringen!

In dieser Richtung ist zwar schon etwas zur Verbesserung gethan worden, indem unterm 2. Juli v. J. ein Erlaß der vorbestandenen allgemeinen Hofkammer im Vernehmen mit der Hofkanzlei über die Benützung der Eisenbahnen von Seite der im Dienste reisenden Beamten erschien, welcher festsetzt, „daß in jenen Fällen, wo eine Amtshandlung nur auf der Eisenbahn, oder unmittelbar an derselben vollzogen werden kann, als Jahrgelühr lediglich die für Benützung der Eisenbahn wirklich aufgewendeten Auslagen u. z. für Beamte mit der Aufrechnung der Fahrpreise nach der ersten, und für Individuen der Dienerschaft nach der geringsten Wagenklasse zu passiren sind. In soweit jedoch Beamte Dienstreisen in nicht unmittelbar an der Eisenbahn gelegenen Orte unternemen, hat es, wenn sich dieselben auch theilweise des Transportmittels der Eisenbahnen bedienen, oder bedienen können, vor der Hand bei der Vergütung der bisher normalmäßigen Reisekosten zu verbleiben.“

Hierinfallt dringen sich jedoch einige wesentliche Fragen auf, die einer Beachtung werth befunden werden dürften:

1. Warum ist — wenn man schon endlich der Idee einer Kostenersparung einigermaßen Raum zu geben und offenbare Unzukömmlichkeiten beseitigen zu wollen anfang — diese Normalvorschrift nicht gleichzeitig auch auf die Benützung der noch bestehenden gewöhnlichen Poststraßen ausgedehnt worden?

Soll denn der Beamte nicht ebenso, wie bei den Eisenbahnen, auch auf den gewöhnlichen Poststraßen gehalten seyn, dort, wo unbedingte Aufnahme Statt findet, sich des allgemeinen Postwagens (Mallepост) zu bedienen, und nur seine hiefür wirklich gehabte Auslage mittelst des Aufnahmscheines in Verrechnung zu bringen, da doch kein Beamter — oder vielleicht selten einer — der eine Dienstreise ganz oder theilweise auf der Poststraße zu machen hat, in Ermangelung wohlfeilerer Transportmittel, factisch sich einer andern Gelegenheit, als der Mallepост bedient?

2. Wie kommt es, daß allen Beamten, ohne Unterschied, auf der Eisenbahn die Aufrechnung der Fahrpreise nach der ersten Wagenklasse passirt ist? und wie verhält sich diese (schon im J. 1847!) ausgesprochene Gleichstellung zu den vorne erwähnten 6, 4, 3 und 2 Postpferden?

Diese Verfügung könnte wohl immerhin der Art modificirt werden, daß bei Dienstreisen Beamte der I. bis einschließig VI. Diätenklasse die Fahrpreise der ersten Wagenklasse für den Fall verrechnen dürften, als sie sich derselben wirklich bedient haben, was der Aufnahmschein nachweisen müßte, wogegen alle Beamte von der VII. bis einschließig der XII. Diätenklasse nur die Preise der zweiten Wagenklasse, die bekanntermaßen von dem größten Theile des intelligenten Publicums benützt wird, zu verrechnen hätten.

3. Warum soll ferner (der Beamte, wenn er seine Dienstreise nur theilweise auf der Eisenbahn zurücklegte, berechtigt seyn, für diesen Theil seiner Reise die Vergütung anderer, u. z. höherer Gebühren zu fordern, als die durch seine eigenen Auslagen veranlaßt wurden?

Ebenso verschwenderisch sind den Beamten Postgebühren sogar auf Seitenstraßen bewilliget, wo sie nicht einmal in der Lage sind, sich der Post zu bedienen, sondern nur gedungene Fuhrer benützen können, deren Kosten in der Regel höchstens den Vorspannsgebühren nahe kommen, welche nicht die Hälfte der Postgebühren betragen.

Wenn man überhaupt den Zusammensatz der in den verschiedenen Provinzen der Monarchie für das Personale der mannigfachen Verwaltungszweige bestehenden Reisegebühren durchblickt, so überläßt den Wißbegierigen ein kalter Schauer vor der Unzahl von Vorschriften und der verschiedenartigsten Gebührenbemessungen, die ihn in ein Labyrinth von Eventualitäten und Ausnahmen führen, woraus der Weg zu einer klaren Erkenntniß schwer oder gar nicht zu finden ist. Was in einer Provinz als Norm gilt, ist in einer andern nicht gestattet; beinahe jedes Amt hat, und wider nach Provinzen verschieden, seine besondern Reisevorschriften. Hier gibt man Beamten, die periodische Reisen vorzunehmen haben, sogenannte Meilengelder; dort sind für die nämlichen Reisen bestimmte Jahrespauschalien festgesetzt.

Da ich eben von Meilengeldern und Reisepauschalien rede, so kann ich nicht unberührt lassen, daß die einer hiesigen Beamtenklasse des Banfaches vor einigen Jahren ertheilte Bewilligung, für ihre Amtsverrichtungen, wenn sie über eine Meile von ihrem Wohnorte entfernt vorgenommen werden, eine Tagelöhner verrechnen zu dürfen, nunmehr zu einer planmäßigen Ausbeutung des Staatschazes geführt hat, indem hiebei der Willkür ein zu freier Spielraum eröffnet ist, die selbst durch die wohlgemeinte Einführung kontrollirender Tagelöhner nicht beschränkt werden zu können scheint, da ungeachtet dessen die diesfälligen, jährlich in die Tausende gehenden Aufrechnungen sich von Jahr zu Jahr steigern. Manche dieser Herren sind so naiv, sich ihrer dadurch gemachten guten Lage selbst zu rühmen.

Darum dürfte auch hierinfallt das Interesse der Staatsfinanzen gefördert werden durch eine Maßregel, wodurch derlei außer Controlle stehende Aufrechnungen gänzlich aufgehoben, und dafür mäßige, dem wirklichen Verdienste näher kommende Pauschalien für periodische Reisen auf der Grundlage ähnlicher Passirungen in andern Provinzen eingeführt würden. So wie aber ein und dasselbe Mittel unter andern Umständen die entgegengesetzte Wirkung hervorbringt und daher nicht in allen Fällen zu empfehlen ist, so kann ich auch nicht umhin, gegen den Fortbestand der unbestreitbar zu hoch bemessenen Reisepauschalien der Kreishauptleute pr. jährlich 500 fl. mich auszusprechen; es sollen ihnen vielmehr, unter Einziehung dieser, oft vielleicht kaum zur Hälfte wirklich zum bestimmten Zwecke verwendeten Pauschalien, ihre zeitweiligen Reisen, wie anderen Beamten, Fall für Fall normalmäßig und nach Maßgabe gelegter Particularien vergütet werden, wobei ich die Ueberzeugung hege, daß selbst bei den gegenwärtigen hohen Gebühren dieser Charaktersklasse dem Staatschaze noch immer namhafte Beträge zu anderweitiger Verfügung erübrigen würden.

Nach dem bisherigen Vortrage, den ich mit Rücksicht auf Raum und Bestimmung dieses politischen Blattes zu beschränken genöthiget bin, geht meine Ansicht dahin: es möge bezüglich der Fuhrkosten der Beamten bei Dienstreisen die Legion der vorhandenen Vorschriften einer gründlichen Revision und Vönerung unterzogen, und unter stetem Hinblick auf den im Ein-

*) Dermal 1 fl. 6 Kr. pr. Pferd und einfache Post in Krain, Kärnten, Kärntenland und Tyrol, in den übrigen Provinzen nach Verhältnis der Futterpreise um einige Kreuzer geringer.

gange angeführten Hauptgrundsatz — daß dem Beamten, ohne irgend einen Gewinn, nur seine erwiesenen oder in gewissen Fällen präsumtiven baren Fahrauslagen rückerstattet werden sollen — wie für die Diäten, so auch für die Reisekosten ein neues Gebühren-Regulativ für alle Provinzen von möglichst gleichem Typus und mit sorgfältiger Beseitigung der nur zur Umgehung des Gesetzes Anlaß bietenden Ausnahmen festgestellt werden.

Hiebei würde ich folgende Hauptnormen in Vorschlag bringen:

1) Die bisherige Art der Reisekostenverrechnung der Beamten hat aufzuhören.

2) Dem Beamten, ohne Unterschied der Classe, sollen bei Commissionsreisen nur jene Fahrauslagen vergütet werden, die er durch legale Documente nachzuweisen vermag.

3) Jeder Beamte ist gehalten, wenn er durch ganze oder theilweise Benützung der Eisenbahn in der kürzesten Zeit an den Ort seines Commissions-Geschäftes gebracht werden kann, sich der Eisenbahn zu bedienen, wobei den Beamten der I. bis einschließig der VI. Charakterklasse der Platz in der ersten Wagenklasse, jenen der übrigen sechs Diätenklassen aber der Platz in der zweiten Wagenklasse zugestanden wird.

4) Auf den Poststraßen gebühren nur den Beamten der I. bis einschließig der IV. Charakterklasse 4 Pferde, jenen der V. bis einschließig der VIII. Classe 2 Pferde nebst den damit verbundenen postmäßigen Beköstigungen, wenn sie durch Belege darthun, sich der Extra-Post in der angegebenen Art bedient zu haben. Die Beamten der vier letzten Diätenklassen dagegen sind verpflichtet, die gewöhnlichen Post-Mallewägen dort in jedem Falle zu benützen, wo die unbedingte Aufnahme eingeführt ist; wo diese aber noch nicht besteht und der Antritt der Reise an einem andern, als dem bestimmten Postfahrttage unerläßlich Statt finden muß, haben letztere Beamte sich mittelst der Worspann an Ort und Stelle bringen zu lassen.

5) Auf Seitenstraßen darf eine Postgebühren-Aufrechnung durchaus nicht Platz greifen, sondern die Beförderung auf denselben muß entweder mit der Worspann, oder mit eigener oder gedungener Gelegenheit geschehen, welsch beider letzteren Kosten jedoch die Worspanngebühren niemals überschreiten dürfen; hiebei wird den Beamten der ersten vier Charakterklassen die Benützung von 4, allen übrigen nur von 2 Pferden ohne Nebenaufrechnung gestattet.

Diese Art der Dienstreisen hat bei Baubeamten auch auf Poststraßen dann einzutreten, wenn selbe nach ihrem Commissionsauftrage angewiesen sind, Straßen- oder Brückenbauten zwischen den Poststationen an einem oder mehreren Punkten zu untersuchen.

6) Wenn die Reise eines Beamten die Respizierung oder Untersuchung von Wasserbauten zum Zwecke hat, so muß derselbe von dem Punkte an, wo die Fluß-Schiffahrt zunächst an seinem Aufenthaltsorte in Ausübung ist, und wo eigene Ararial-Schiffe bestehen, zur Hinabfahrt sich solcher Schiffe bedienen, und hat dafür keine Fahrtkosten aufzurechnen; wo aber keine Ararial-Schiffe zur Verfügung stehen, wird nur die legal erwiesene, wirklich bezahlte Mierthe vergütet, wie dieses für Reisen der Beamten auf Flüssen, Canälen und Seen in den lombardisch-venetianischen Gubernialgebieten eingeführt ist.

(Für die Reisen zur See bestehen bezüglich der Kostenvergütung bereits zweckmäßige Vorschriften.)

7) Ist eine Dienstreise theilweise auf Eisenbahnen, theilweise aber auf Post- oder Seitenstraßen, oder zu

Wasser zurückgelegt worden, so sind auch nur jene Theilgebühren zur Vergütung in Aufrechnung zu bringen, welche die Beamten nach den vorangeführten Grundsätzen erweislich anzusprechen haben.

8) Jedem Reiseparticulare muß der Commissionsauftrag im Originale beigelegt werden, und in demselben der Ort, der Zweck und die Ausdehnung des Dienstgeschäftes genau bezeichnet seyn.

9) Die Behörden sind streng dafür verantwortlich, daß Commissionsreisen der Beamten nicht ohne erwiesene Nothwendigkeit vorgenommen werden, und es sind solche Reisen, welche bloß wegen angeblichen Mangels an Vertrauen in die Angaben der Unterbehörden, oder aus sonstigen sophistischen Gründen, meist nur aus pecuniärer Speculation, somit überflüssigerweise gemacht werden wollen, gänzlich hintanzuhalten.

Durch die Inkraftsetzung der von mir besprochenen Modificationen der Gebühren der Beamten an Diäten und Reisekosten, wozu ich in dieser Darstellung nur eine unvorgreifliche Andeutung geben und einen geringfügigen Beitrag zu einer allfälligen umfassenden Ausarbeitung dieses Gegenstandes liefern wollte, würden dem Staate unbezweifelnde bedeutende Erleichterungen verschafft, und zugleich die wegen Erzielung der möglichst größten Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in allen Zweigen des Staats Haushaltes so vielfältig befehlswise kund gegebenen a. h. Absichten Sr. Majestät theilweise erreicht werden. Ledenig.

Die Ehren-Mitglieder in der Kaiserlichen Nationalgarde.

Die beifällige Aufnahme, welche der vom Verwaltungsrathe beschlossenen Creirung von Ehren-Mitgliedern der Nationalgarde zu Theil wurde, verdient eine öffentliche Anerkennung. Es liegt darin abermals der Beweis, wie unbegrenzt der Gemeininn und der Eifer für jede gute, gemeinnützige Sache in unserer friedlichen Stadt sich kund gibt.

Der Beitritt von Ehren-Mitgliedern zur Nationalgarde ist wirklich etwas Gemeinnütziges. Wenn uns der Rückblick auf die verflossenen Monate überzeugt, daß Garde-Mitglieder bisher mit seltener Aufopferung ihrer Zeit, Kräfte und Geldmittel für den erfreulichen Bestand der öffentlichen Ruhe und Ordnung sorgten, daß sie ferner in Ermanglung jeder materiellen Beihilfe von Seite des Staates und der Gemeinde auch sämtliche Garde-Bedürfnisse aus Eigenem bestritten, daß trotzdem ihr Eifer für den Garde-Dienst und für das gemeinsame Wohl nicht erlahmte, sondern bei zunehmender Ueberzeugung von dem erhabenen Verufe ihrer Körperschaft, und Hintansetzung aller persönlichen Rücksichten sich steigerte, so verdient dieß alle Bewunderung.

Aber eben deshalb erscheint es unbillig, jedenfalls für die Dauer drückend, daß für die bedeutenden Bedürfnisse der Garde, wie diese in der Erhaltung der Muskecapelle, in der Bewaffung, in der Uniformirung der unbemittelten, aber ehrenhaften Garden u. s. w. einbegriffen sind, auch nur und immer die activen Garden ins Mitleid gezogen werden. Gibt es doch unter uns so viele wohlhabende und intelligente Bewohner, deren Besitz und gewürdigte Persönlichkeit nun seit den Märztagen unter den constitutionellen Schirm der Nationalgarde gestellt ist, die aber dem Gesetze zu Folge jeder activen Theilnahme an dem Garde-Dienste enthoben sind! Sollten nicht solche Herren, um ihre patriotische Gesinnung nicht ganz zu unterdrücken, wenigstens theilweise in eine Verbindung mit dem Garde-Institute treten? Könnten sie nicht, um nur gerechterweise in einer Beziehung die Garde-

Interessen zu fördern, ohne durch continuirliche directe Aufforderungen belästigt zu werden, — könnten sie nicht als Ehren-Mitglieder der Garde unter Enthebung jeder persönlichen Dienstleistung, doch mit den Rechten, die den wirklichen Garden zukommen, zu monatlichen Beiträgen für den Garde-Fond, frei und je nach der Kraft ihres Einkommens sich selbst bestimmen und erklären? So würde die sämmtliche Einwohnerschaft, die sich durch Besitz und Intelligenz charakterisirt, nicht in zwei Theile der Garde und Nicht-Garde geschieden werden; der unmittelbare Verkehr zwischen Allen würde durch die Garde-Verpflichtung des einen Theils nicht geschwächt, es würde das Interesse für den bewaffneten Theil allgemeiner werden, das Vertrauen Aller zu Allen gewänne ein festeres Band, und die ihren eigenen Mitteln überlassene Garde fände eine kräftige Stütze zur leichten und schnellen Ausführung derjenigen Maßregeln, durch welche sie einem ausgezeichnet blühenden Zustande zugeführt und in demselben erhalten werden kann.

Diese Gesinnungen und Gefühle mögen diejenigen Herren gehabt haben, welche, ohne die formelle Einladung dießfalls vom Verwaltungsrathe abzuwarten, mit Eifer jene Idee aufgriffen und bereits ihren Wunsch zum Eintritte in die Nationalgarde als Ehrenmitglieder anzeigten. Und ihre Zahl ist dem Vernehmen nach eine bedeutende; fast scheint es, daß Niemand sich ausschließen werde, der durch Besitz oder Intelligenz zur Theilnahme an den Garde-Angelegenheiten berufen, aber um seines Amtes willen, oder seiner Gesundheit und Alters halber von den persönlichen Diensten in der Garde gesetzlich dispensirt ist.

Will man alles zusammen fassen, was bisher mit geringen Kräften geschehen, wie nur der geringste Anlaß, der mit dem allgemeinen Wohle zusammen hing, einen belebenden Anklang fand, wie sich der Sinn für die Nationalgarde in ihr kräftigt und immer mehr an unzerstörbarem Boden gewinnt, so hat man der Prämissen genug, um ihr schon in nächster Zukunft einen Höhepunkt zu prognosticiren, der vielleicht von keinem andern überragt wird.

A1.

Aphorismen.

Der Zeitgeist gleicht den Passatwinden und Strömungen. Der vernünftige Schiffer schiffert mit ihnen, aber nicht gegen sie, und die moralische Welt hat ihre Befahr, wie die physische; wer die Ebbe und Fluth in der moralischen Welt beachtet, der kommt oft mit einer lächerlichen Thorheit, wohlbehalten wie mit der Fluth an's Land, während die nüglichste Wahrheit, die es mit der Ebbe versucht, sich verliert in weiten Gewässern.

* * *

Die Furcht vor dem Neuen: Diocletian und Galerius fürchteten sich vor dem Christenthum; Constantin stellte sich an die Spitze der gefürchteten Partei und hatte nicht nöthig zu erschrecken vor seiner eigenen Macht.

* * *

In der Umwälzungen Stürme hält Niemand den Zügel fest in der Hand; ihre Urheber werden selbst getrieben und zu dem gestoßen, was ihr Sinn anfangs nicht war, denn die herrschenden Meinungen, die verbreiteten Stimmungen und Richtungen der Ansichten geben den Dingen eine unwiderstehliche Strömung und es machen sich Kräfte geltend, die außerhalb aller Berechnung waren.

A1.