

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

186 (10.7.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 125. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

125. öffentliche Sitzung

am Montag, den 7. Juli 1902.

Am Regierungstisch: Generaldirektor Staatsrath Eifenlohr, Oberregierungsraih Penn und Baurath Courtin.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 4¹/₄ Uhr.

Nach Verlesung der Einläufe widmet Präsident Gönner dem verstorbenen Febr. v. Buol-Berenberg folgenden Nachruf:

Hochgeehrte Herren! Bevor wir uns der Erledigung der auf der heutigen Tagesordnung stehenden Gegenstände zuwenden, möchte ich einem hochangesehenen früheren Mitgliede der Kammer, welches kürzlich aus dem Leben geschieden ist, einige Worte ehrenden Gedankens widmen. Am 5. d. ist uns die betäubende Kunde gekommen, daß Tags zuvor der Freiherr Rudolf v. Buol-Berenberg, Oberlandesgerichtsrath außer Dienst, nach langem, schweren Leiden aus dieser Zeitlichkeit abgerufen worden ist.

Der Verewigte, geboren am 23. August 1842, hat diesem Hause als Vertreter des 54. Wahlbezirks Wertheim-Ballbühl in den Jahren 1881 bis 1897 angehört und auf dem Landtag 1891/92 das Amt des I. Vizepräsidenten bekleidet.

Derselbe war eine hervorragende Erscheinung im öffentlichen Leben, nicht bloß unseres Heimathlandes, sondern auch des Deutschen Reiches.

Ausgezeichnet durch vortreffliche Eigenschaften des Geistes und Charakters, sowie durch ein hohes Maß allgemeiner und wissenschaftlicher Bildung und edler Gesinnung hat der Verstorbene die höchste Stufe der Ehrung erreicht, welche die erwählte Vertretung des deutschen Volkes zu verleihen hat.

Freiherr v. Buol war Mitglied des Reichstags von 1884 bis 1898, in welchem Jahre er durch Gesundheitsrücksichten genöthigt war, auf die Annahme der Wiederwahl zu verzichten.

Durch das Vertrauen der Mitglieder des deutschen Parlamentes wurde er berufen, vom Jahre 1898 bis 1899 das Amt des I. Vizepräsidenten, und vom Jahre 1899 bis

zu seinem Austritt dasjenige des Präsidenten der deutschen Volksvertretung zu versehen und er hat sich den mühevollen Aufgaben dieser hohen und schwierigen Stellung mit allseits anerkannter Pflichttreue und Auszeichnung unterzogen.

Es wird ihm daher im deutschen Vaterlande ein ehrenvolles Andenken überall und allezeit bewahrt bleiben.

Auch in diesem Hause hatte der Verstorbene sich allgemeinsten Werthschätzung und Hochachtung zu erfreuen, und wir werden die Erinnerung an den heimgegangenen Kollegen stets in Ehren halten.

Abg. Wacker: Wie Sie aus dem Munde des Herrn Präsidenten schon gehört haben, hat der Verewigte in der Zeit von 1881/1897 diesem Hause und in der Zeit von 1884/1898 auch dem Reichstage angehört. In beiden Parlamenten spielte er eine hervorragende Rolle, hervorragend durch seine Persönlichkeit, durch seine Arbeit und seine Leistungen, hervorragend auch durch die Ehrenämter, die er hier bekleidete und dort. So sehr auch der Verewigte durch seine Zugehörigkeit zum Reichstag und namentlich auch als Präsident desselben unser Interesse in Anspruch nehmen mag, so steht er uns doch näher durch seine langjährige Zugehörigkeit zu diesem Hause. Wenn ihn seine Thätigkeit im Reichstag uns auch wiederholt längere Zeit hindurch entzogen hat, so war uns doch ausgiebig Gelegenheit geboten, ihn genauer zu beobachten und kennen zu lernen in seinen Arbeiten, in seinen Leistungen, in seinem inneren Wesen. Und jeder, der ihn beobachtete, wird mir zustimmen, wenn ich sage: er hat zu den Helden dieses Hauses gehört. Mit rastlosem Eifer arbeitend, hat er nur Tüchtiges geleistet. In pflichttreuer Pünktlichkeit haben andere mit ihm gewetteifert; übertroffen hat in keiner. So sehr er pflichtgemäß seine Aufmerksamkeit wie dem Großen, so auch dem Kleinen zuwandte, war er stets ein Feind alles Kleinlichen. Fest in bestimmten religiösen und politischen Anschauungen und Grundsätzen, hat er es nie schwer gefunden, beim Gegner die Ueberzeugung zu achten, und so sehr er die Fahne der Partei vorantrug, der er nach vollster Ueberzeugung angehörte, war er doch ein Freund des Kampfes nicht. Ohne selbst ihn zu suchen, ist er ihm nie ausgewichen, wo es ihm ein Gebot der Ehre und der Pflicht er-

schien, ihn aufzunehmen. Anders als ritterlich hat er niemals gefochten. Wie die Ruhe ihn niemals verließ, mochten auch rings um ihn die Geister noch so hart aufeinander plagen, so ist er auch nie über die Grenze strengster Sachlichkeit hinausgegangen.

Er ist nicht müde geworden, die Bestrebungen zu fördern, die nach seiner Ueberzeugung am besten dem Gemeinwohl dienen, bis Gesundheit und Kraft ihm den Dienst verlagten. Für sich selbst hat er aber nichts erstrebt und nichts gesucht, sein persönlicher Antheil war nur die Hingabe und das Opfer. Man übertreibt nicht, wenn man sagt, daß der musterghiltige Pflichtenfeier im hohen Ehrenamt den Keim langer Leiden und verhältnismäßig frühen Todes in ihn legte, dieses Arbeiten und Opfern im uneigennütigen und lauteren Dienst des Vaterlandes. Darum hat er auch Anspruch auf Anerkennung und Dank aller Freunde des Vaterlandes.

Wir vom Centrum beklagen den schweren Verlust eines Mannes, der zum Führer berufen war, und der seines Amtes in musterghiltiger Weise gewaltet hat. Was er uns war, was er für unsere Sache geleistet und geopfert hat, das werden wir in dankbarstem Andenken bewahren. Aber die Bedeutung dieses Mannes geht über den Kreis der Partei hinaus: sein Streben und Arbeiten war der Allgemeinheit gewidmet, darum wird sicher darauf zu rechnen sein, daß sein Andenken von der Allgemeinheit in vollen Ehren wird gehalten werden, vorauf in diesem Hause.

Zufolge einer Anregung des Präsidenten Gönner erheben sich die Mitglieder des Hauses zum ehrenden Gedenken des Verbliebenen von ihren Sitzen.

Abg. Dr. Wilkens berichtet namens der Budgetkommission über eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbedienten und Eisenbahnarbeitern wegen ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse, sowie über die Petition des Vereins der badischen Bahnmeister, betreffend die Dienst- und Einkommensverhältnisse.

Es kann natürlich nicht die Aufgabe des Berichterstatters sein, seinen gedruckten Bericht hier auch noch mündlich vorzutragen. Ich muß voraussetzen, daß Sie denselben gelesen haben, da er sich schon seit mehreren Tagen in Ihren Händen befindet. Nur die Petition der Bahnmeister ist in demselben nicht behandelt, da sie Ihrem Berichterstatter versehenlich nicht rechtzeitig vorgelegt wurde. Sie hat aber in einem gedruckten Nachtragsbericht Behandlung gefunden, der heute auf Ihre Plätze gelegt worden ist. Ich kann daher bezüglich aller Einzelheiten auf das vorliegende Druckmaterial verweisen und mich auf ein paar allgemeine Bemerkungen beschränken. Es handelt sich im ganzen um 16 Petitionen. Davon entfallen 10 auf den Kreis der etatmäßigen Beamten der Eisenbahnverwaltung, eine auf den Kreis der nicht etatmäßigen Beamten dieser Verwaltung und 5 auf den Kreis des im Arbeitsverhältnis stehenden Eisenbahnpersonals. Was zunächst die Petitionen aus dem Kreis der etatmäßigen Beamten anbelangt, so gehören dahin diejenigen 1. der Revisoren zweiter Klasse der Main-Neckarbahn, 2. der Bahnmeister, 3. der Lokomotivbeamten, 4. der Magazinsaufseher, 5. der Stationsaufseher, 6. der Oberbeschaffner, 7. der Wagenrevidenten, 8. der Wagemwärter, 9. der ältesten Gepäckschaffner, 10. der Bahn- und Weichenwärter. Die Mehrzahl der in diesen Petitionen vorgetragenen Wünsche ist nur zu erfüllen, wenn eine Revision des Gehaltstarifs erfolgt. Eine solche ist aber vor dem übernächsten Landtag höchst unwahrscheinlich. Bei dieser Sachlage geht schon auf eine eingehende meritorische Würdigung der betreffenden Anliegen sich einzulassen, schien der Kommission ohne erheb-

liche praktische Bedeutung zu sein. Es blieb ihr, wenn sie sich nicht einer mehr oder weniger nutzlosen Arbeit unterziehen wollte, nichts anderes übrig, als vorzuschlagen, daß alle diese Wünsche und Anliegen der Groß-Regierung zur Kenntnisaufnahme und seinerzeitigen thunlichen Berücksichtigung bei der Revision des Gehaltstarifs überwiesen werden möchten. Die Kommission mußte dazu um so mehr gelangen, als es überhaupt bedenklich ist, die Dienst- und Einkommensverhältnisse dieser oder jener Beamtenkategorie für sich gesondert zu betrachten. Unser Gehaltstarif ist — was keineswegs als ein Vorzug erscheint — ein so künstliches Gebäude, daß, wenn man da oder dort einen Stein herauszieht, sofort der ganze Bau ins Wanken zu kommen droht, und man geräth im übrigen auch, wenn man nur diese oder jene einzelne Beamtenkategorie für sich allein herausgreift, leicht in die Gefahr, ihre Verhältnisse zu überschätzen, dagegen diejenigen anderer Beamtenkategorien, die zufällig nicht petitionirt haben, zu unterschätzen. Es besteht eben in diesen Dingen ein starker innerer Zusammenhang, der nicht gelöst werden kann, wenn man nicht der Eventualität sich aussetzen will, da oder dort ungerecht zu werden. Die Kommission glaubte um so eher die Petitionen, in soweit sie auf den Gehaltstarif sich beziehen, in der angegebenen Weise behandeln zu können, als alle etatmäßigen Beamte der Eisenbahnverwaltung mit Wirkung vom 1. Januar d. J. eine recht namhafte Aufbesserung ihres Einkommens durch Erhöhung ihres Wohnungsgeldes erreichten. Dieselbe macht für die etatmäßigen Beamten der Eisenbahnverwaltung nahezu 800 000 M. per Jahr aus, nachdem bereits auf dem letzten Landtage die Aufhebung der Witwenkassenbeiträge beschlossen worden ist, die den Eisenbahnbeamten ebenfalls zu Statten kam. Es darf auch an die auf diesem Landtage gutgeheißene Bewilligung besonderer Dienstzulagen für die etatmäßigen Beamten des Jahrdienstes, etwa 500 an der Zahl, im Gesamtbetrage von 45 000 M. erinnert werden. Man kann also nicht sagen, daß für die Eisenbahnbeamten in letzter Zeit nichts geschehen ist. Im Gegentheil sind Regierung wie Landstände bestrebt, dem in Betracht kommenden Personal, das sich im großen und ganzen durch Pflichttreue, Verantwortlichkeitsgefühl und Entschlossenheit auszeichnet und seine beste Kraft für den Dienst einsetzt, sein Recht widerfahren zu lassen. Aber die Eisenbahnbeamten sind eben doch nur Glieder in dem Organismus unseres staatlichen Beamtenthums überhaupt und können wohl nur den Anspruch erheben, daß gleichzeitig mit den Dienst- und Einkommensverhältnissen der übrigen Staatsbeamten auch ihre einschlägigen Verhältnisse neu geordnet und in wohlwollendem Sinne geregelt werden. Die Petitionen enthalten nun aber auch Anliegen, die mit dem Gehaltstarif nicht zusammenhängen, denen vielmehr von der Groß-Regierung entgegen zu werden kann, wenn sie die Erhöhung dieser oder jener Budgetposition herbeiführt, wenn sie insbesondere auch da und dort eine Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Beamten in Antrag bringt, wenn sie die Frage der Gebühren wie die Lieferung der Dienstkleidung für diese oder jene Beamtenkategorie einer Neuordnung unterwirft, wenn sie überhaupt in entgegenkommender Berücksichtigung der berechtigten Wünsche dieses großen Beamtenkörpers die in Betracht kommenden Einzelheiten befriedigend zu ordnen sucht. Daß dies Bestreben bei der Groß-Regierung vorhanden ist, nimmt die Kommission ohne Weiteres an, und sie glaubt daher sicher darauf rechnen zu dürfen, daß die desfalligen Anliegen seitens der Groß-Regierung in eingehende, sorgfältige Prüfung werden genommen werden, die gewiß dazu führen wird, daß ihnen in einer Reihe von Punkten wird Rechnung getragen werden können und daß dieselben namentlich bei Aufstellung des

nächsten Budgets gebührend in Betracht gezogen werden.

Aus den Kreisen des nicht etatmäßigen Personals haben wir es nur mit einer Petition zu thun, nämlich mit einer solchen der Bureaugehilfen und Bureaugehilfenantwörter, der nach unserem Dafürhalten bei der Aufstellung des Budgets für 1904 und 1905 ebenfalls eine gewisse Berücksichtigung wird zu Theil werden können. Bezüglich des nicht etatmäßigen Personals darf im übrigen daran erinnert werden, daß daselbe im Hinblick auf die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses der etatmäßigen Beamten gleichfalls eine Steigerung seiner Bezüge erfahren wird oder erfahren hat, die nach dem unlängst genehmigten Nachtragsbudget bei der Eisenbahnverwaltung etwa 80 000 M. jährlich ausmacht. Auch sind für die nicht etatmäßigen Fahrdienstbeamten besondere Fahrdenstzulagen im Betrage von rund 10 000 M. vorgesehen. Was die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter anbelangt, so beziehen sich auf dieselben, wie vorhin schon erwähnt, fünf Petitionen, und zwar 1. eine solche der Eisenbahnarbeiter überhaupt, 2. eine solche der Eisenbahnhandwerker, sowie der Werkstätte- und Maschinenhausarbeiter, 3. eine Petition des Verbands Badischer Eisenbahnbediensteten, 4. eine solche der Güterbegleiter und 5. eine Petition der Bremser. Der Kardinalpunkt, um den es sich bei diesen Petitionen handelt, ist der, ob die im Arbeitsverhältnis stehenden Angestellten der Eisenbahnverwaltung nach tadelloser Absolvierung einer gewissen Dienstzeit, etwa einer solchen von 10 Jahren, stabilisiert werden, das heißt in das Beamtenverhältnis einrücken sollen. Bei den österreichischen Staatsbahnen ist eine solche Einrichtung getroffen. Sie ist im Bericht des Näheren dargestellt. Dagegen kommt bis jetzt im Deutschen Reich nirgends den Eisenbahnarbeitern die Eigenschaft als Staatsbeamte zu, und die Kommission mußte daher um so mehr Bedenken tragen, der demnächstigen Einführung einer derartigen Einrichtung in unserem Staatsbahnbetriebe das Wort zu reden, als nach Mittheilung der Großh. Regierung die damit in Oesterreich gemachten Erfahrungen keine günstigen sein sollen. Die Kommission nimmt nicht den Standpunkt ein, daß ein Versuch mit einer solchen Einrichtung ein und für allemal von der Hand gewiesen werden soll. Ob aber gerade der jetzige Zeitpunkt einer allgemeinen wirtschaftlichen Depression für einen Versuch dieser Art zu empfehlen ist, erscheint ihr denn doch fraglich. Der Eisenbahnbetrieb des Staates ist seiner Natur nach nichts anderes, als ein großer industrieller Betrieb und er ist infolge davon nicht in der Lage, von den Verhältnissen, die in der Industrie überhaupt herrschen, sich vollständig zu emanzipiren. Wohl soll er ein Musterbetrieb sein. Aber er muß, wie die Regierung in ihrer Beantwortung einer der Petitionen mit Recht hervorgehoben hat, mit den einschlägigen Zuständen in der privaten Industrie, namentlich auch mit den betreffenden Lohnverhältnissen, in einiger Fühlung bleiben. Jedenfalls kann nicht zugegeben werden, daß die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter bei uns hinter denen in der Privatindustrie rückständig sind. Schon der große Andrang zum Staatsbetrieb beweist, daß es damit nicht so schlecht bestellt sein kann, wie mitunter behauptet wird. Die staatlichen Arbeiter haben wohl in Zeiten wirtschaftlicher Hochkonjunktur nicht immer so namhafte Löhne, wie sie in der Privatindustrie bezahlt werden. Sie können aber auch darauf rechnen, daß ihre Löhne in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs nicht herabgesetzt werden und daß, während in solchen Zeiten die Privatindustrie die Zahl ihrer Arbeiter reduziert, der Staat Arbeiterentlassungen vermeiden wird. Die Sicherheit der Stellung des staatlichen Eisenbahnarbeiters ist also eine viel größere, als diejenige eines Arbeiters in der Privatindustrie; sie ist ein Vorzug, den die Arbeiter auch sehr wohl zu würdigen

wissen. Dazu kommt, daß die Leistungen unserer badischen Arbeiterpensionskasse die höchsten in ganz Deutschland sind. Wenn Sie, meine Herren, die Ausführungen auf Seite 20 des Berichts durchlesen, so werden Sie gewiß den Eindruck gewinnen, daß sich der badische Staat mit den dort aufgeführten Leistungen auf diesem Gebiete sehen lassen kann. Auch auf anderen Gebieten der Arbeiterfürsorge — ich erinnere nur an den Bau von Arbeiterwohnungen — wird bei uns kräftig vorangeschritten. Aber die Kommission verkennt nicht, daß in allen diesen Dingen noch Weiteres geschehen kann. Sie hat deshalb in ihrem Berichte der Großh. Regierung an's Herz gelegt, die Verbesserung der Löhne, wenn solche auch als generelle Maßnahme bei der Verschiedenartigkeit der in Betracht kommenden Verhältnisse nicht wohl durchgeführt werden kann, überall da fortzusetzen, wo die vorzunehmende Einzelprüfung eine bezügliche Nothwendigkeit ergibt, sowie auch all den besonderen Anregungen, welche in den Petitionen enthalten sind, namentlich auch hinsichtlich weiterer Ausgestaltung der Alters-, Invaliden- und Sinterbliebenenversorgung, hinsichtlich der Bezahlung der Arbeiter an Feiertagen, der Ertheilung von Urlaub und Freikarten und hinsichtlich der Wohnungsfürsorge, die wohlwollendste Prüfung und thunlichste Beachtung angedeihen zu lassen. Die Landstände wollen und werden auf diesen Gebieten berechtigten Wünschen und Anliegen sich nicht entziehen. Es darf und muß auf der anderen Seite aber auch betont werden, daß man in diesem Hause, wenn es sich um Anforderungen für Lohnerhöhungen, für Verbesserung unserer Arbeiterpensionsverhältnisse, für Arbeiterwohnungen, für Dienst erleichterungen für das gesammte Eisenbahnpersonal handelt, schon seither niemals gefargt hat, vielmehr stets bestrebt gewesen ist, auch hier überall die bessernde Hand anzulegen und die dafür erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Es ist auch jetzt wieder ein durchaus wohlwollender Sinn und Geist, indem wir beantragen, die Petitionen der Eisenbahnarbeiter — gleich denen der etatmäßigen und außeretatmäßigen Beamten der Eisenbahnverwaltung — der Großh. Regierung zur Kenntnisknahme zu überweisen. Nur in einem Fall, nämlich insoweit es sich um die etatmäßige Anstellung der Bremser handelt, mußte aus prinzipiellen Gründen Uebergang zur Tagesordnung beantragt werden. Ich bitte das Hohe Haus um Annahme der Anträge der Budgetkommission.

Präsident Gönner erfuhr die Redner, in der generellen Diskussion auch alle Einzelheiten vorzubringen, damit nach Beendigung derselben über die einzelnen Petitionen abgestimmt werden könne. Er theilt mit, daß zwei Anträge eingekommen seien:

1. ein Antrag Eichhorn und Genossen: die Bitte der Handwerker sowie der Werkstätte- und Maschinenhausarbeiter der Regierung empfehlend zu überweisen.
2. ein Antrag Geiß und Genossen: die Bitte der Bremser um etatmäßige Anstellung der Regierung zur Kenntnisknahme zu überweisen.

Abg. Muser: Es ist bedauerlich, daß die heutige Verhandlung zur definitiven Regelung der Sache sehr wenig beitragen. Da eine solche erst für die allgemeine Revision des Gehaltstarifs in Aussicht zu nehmen, eine solche aber erst in vier bis sechs Jahren zu erwarten ist, wird es sich heute wesentlich darum handeln, die Materie — soweit überhaupt möglich — in großen Zügen zu behandeln. Es ist bedauerlich, daß wir jetzt nicht mehr in der Lage sind, bei den Beteiligten Informationen einzuholen, daß wir uns vielmehr lediglich auf die Antwort der Regierung verlassen müssen. Ich hätte gewünscht, daß diese Angelegenheit, wenn überhaupt, eingehend behandelt

würde. Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung zur Kenntniznahme ist nicht so lau zu verstehen, im Effekt beabsichtigt die Kommission doch empfehlende Ueberweisung, so weit es sich um berechnete Wünsche handelt.

Für die etatmäßigen Beamten ist durch Erhöhung des Wohnungsgeldes in der That namhaftes geschehen. Doch dürfen wir das nicht überschätzen. Das Wohnungsgeld wurde ja aus dem Grunde erhöht, weil die Mietpreise und auch die Lebensmittelpreise erheblich gestiegen sind. — Die sechs Revisoren zweiter Klasse bei der Main-Neckarbahn versehen, ohne die vorgeschriebene Prüfung abgelegt zu haben, doch thatsächlich diese Stelle. Wenn die Generaldirektion solche Beamten aber jahrelang im Dienste beläßt und die Verantwortung für ihre Dienstführung übernehmen zu können glaubt, so muß sie die Konsequenz hieraus ziehen und auch für das weitere Vorrücken dieser Beamten nicht die Prüfung, sondern nur die thatsächliche Qualifikation berücksichtigen. Die Lokomotivbeamten wünschen, daß die ersten 15 Dienstjahre bei Berechnung ihres Ruhegehalts doppelt zählen, und begründen ihren Wunsch mit dem Hinweis auf ihren aufreibenden Beruf. Dieser Wunsch ist durchaus begründet. Nach Mittheilung der Regierung beträgt das Durchschnittsalter der Lokomotivbeamten bei ihrer Ruhebesetzung 58 $\frac{1}{2}$ Jahre. Es wäre interessant und wünschenswerth zu erfahren, wie viele unter diesem Alter bleiben. Es ist eine Thatsache der Erfahrung, daß gerade diese Beamten frühzeitig ihre Kraft verbrauchen. Bei ihrem Wunsche nach freier Dienstkleidung haben sie nicht an Uniform gedacht. Wenn man berücksichtigt, daß sie in Ausübung ihres Dienstes viel mehr Kleider verbrauchen als andere, so muß man ihr Verlangen als berechtigtes anerkennen. — Ich konstatiere, daß die Angaben aller Petenten den Thatsachen entsprechen. — Zwischen den Oberschaffnern und Quameistern hat sich ein gewisser Antagonismus herausgebildet. Ein Ausweis zeigt sich darin, daß man in einzelnen Budgetperioden 20 bis 30 Oberschaffner in die Bezirke der Quameister einrangiren läßt. Das Anliegen der Oberschaffner zielt aber auf generelle Regelung dieser Angelegenheit. — Der Kommissionsantrag bezüglich der Bremser sagt mir nicht zu. Ihr Anliegen scheint mir vielmehr begründet zu sein.

Die Handwerker und Eisenbahnarbeiter wünschen Stabilisirung, d. h. etatmäßige Anstellung, beziehungsweise Lohnerhöhung. Die Mittheilung der Regierung über das Verlangen der Stabilisirung befriedigt mich nicht: „Welche Erfahrungen die k. k. österreichische Staatsbahnverwaltung mit dieser Ordnung der Anstellungsverhältnisse ihrer Arbeiter gemacht hat, darüber liegen uns keine offiziellen Mittheilungen vor; mündlichem Vernehmen nach sind diese Erfahrungen aber wenig günstig.“

Wenn man sich an die österreichische Staatsbahnverwaltung wandte, dann hätte man auch leicht eine offizielle Mittheilung erhalten können, und man hätte mir eine solche zu erhalten suchen. Ich hoffe, daß man eine solche offizielle Mittheilung nachholt, um eine zuverlässige Grundlage für die definitive Regelung der Angelegenheit zu haben. Bezüglich der Eisenbahnarbeiter läßt uns das Material der Regierung weiter noch vollständig im Stich: „Ziffermäßige Nachweise über die Lohnbewegung in den letzten Jahren könnten indessen nur auf Grund umfassender, zeitraubender Erhebungen gegeben werden.“

Sinsichtlich der prinzipiellen Seite bin ich anderer Meinung als der Berichterstatter. Ich stoße mich daran, daß überhaupt die Eisenbahnverwaltung sich mit Privatindustrien vergleicht. Das darf nicht geschehen. Die Pri-

vatindustrie muß Werth legen auf möglichst billige Produktion, auf das Vorhandensein möglichst billiger Arbeitskräfte, weil sie nur dadurch in der Lage ist, die Konkurrenz auszuhalten. Die Eisenbahnverwaltung hat aber keinen Konkurrenten, der sie aus dem Felde schlagen könnte, wenn sie die Arbeitslöhne erhöht. Man verlangt vom Staat eine Musterwirtschaft. Allein das hat man noch nie verlangt, daß er in der Lohnregulirung alle die Schwankungen mitmachen solle, wie die Privatindustrie. Wenn man fordert, der Staat solle ein Muster sein für die Privatindustrie, dann denkt man an die Einrichtungen zum Schutze der Arbeiter, die nothwendig sind, um dieselben gesund und kräftig zu erhalten. Damit bin ich einverstanden, daß der Staat seine Arbeiter nicht besser bezahlen soll als angemessen. Aber was ist „angemessen“? Wegen die Anwendung des Preisgesetzes vom Angebot und von der Nachfrage auf die Lohnverhältnisse muß ich energisch protestiren. Zunächst ist das gar kein Gesetz. Dann aber acceptiren wir das freie Koalitionsrecht der Arbeiter, weil es die Möglichkeit gibt, dieses sogenannte Gesetz außer Kraft zu setzen. Ich bin der Meinung, daß der Staat eine andere Stellung einnehmen muß. Die Verantwortung der Staatsbahnarbeiter ist doch nicht zu vergleichen mit der Verantwortung der in Privatbetrieben Angestellten. Auch die Gefährdung kommt in Betracht, der das Publikum ausgesetzt ist. Die Regierung stellt sich aber bei der Bemessung der Beamtengehälter ja auch nicht auf den Standpunkt dieses Preisgesetzes! Eine Entlohnung ist unangemessen nur, wenn nach der Leistung entlohnt wird. Die Entlohnung dieser Leute steht aber in absolut keinem Verhältniß zu ihrer Leistung.

Ich erlaube die Regierung, bei der Revision des Gehaltstafels die Punkte einer wohlwollenden Berücksichtigung zu unterziehen, die in den Petitionen niedergelegt sind und die Wünsche, soweit sie berechtigt sind, zu erfüllen. Auch die Stabilisirung eines erheblichen Theils der Arbeiter empfehle ich der Regierung; sollte dies aber nicht möglich sein, so wird eine beträchtliche Lohnerhöhung unerlässlich erscheinen.

Hg. Geiß (zugleich zur Begründung seines Antrags): Daß die Gehaltswünsche der petitionirenden Beamten erst in vier bis sechs Jahren erfüllt werden sollen, ist um so bedauerlicher, als die Betroffenen das Lob der ganzen Kammer verdienen. Das ist um so bedauerlicher, als eine Anzahl von Petenten ihre Gesuche schon lange Jahre immer wiederholt, und als die Berechtigung ihrer Wünsche immer anerkannt wird. Wo es sich aber nicht um Gehaltsregulirung handelt, wird es möglich sein, durch Vermehrung etatmäßiger Stellen u. s. w. zu helfen.

Wiederholt hat die Regierung darauf hingewiesen, daß die Beamten eigentlich nicht so schlecht bezahlt seien. Es ist ja zuzugeben, daß in den letzten zehn Jahren manches für sie geschehen ist, man darf aber auch nicht außer Acht lassen, daß eine erhebliche Steigerung der Lebensbedürfnisse und der Wohnungskosten diese Zunahmen nothwendig machte. Trotz allem lassen die Verhältnisse der Beamten sehr viel zu wünschen übrig. Mit Erweiterung des Betriebes, mit Zunahme des Verkehrs steigert sich die Verantwortung und die Leistung der Beamten, demzufolge eine Vesserung ihrer Bezüge gerechtfertigt erscheint.

Wenn bezüglich der Bureaugehilfen und -anwärter auch die in Aussicht stehende Neuorganisation vorgenommen wird, so steht doch fest, daß nicht sehr viele Anstellungen finden. Bezüglich der Bremser wird betont, sie seien ein Personal, das, aus den Bahnhofsarbeitern entnommen, sehr bald in der Lage sei, den Dienst zu versehen, ohne eine weitere Ausbildung genossen zu

haben. Im allgemeinen seien sie also nur Arbeiter. Ich bin aber anderer Meinung. Eine gewisse Grenze dürfte doch gezogen werden zwischen Bremsern, die etwa 20 Jahre diesen Dienst versehen haben, und zwischen Werkstättenarbeitern. Sie müssen sich eine Menge von Kenntnissen aneignen, sie haben eine größere Verantwortung, ein höheres Pflichtbewußtsein als andere Arbeiter. Vaden ist der einzige unter den deutschen Staaten, der die Bremser nicht etatmäßig anstellt. Unser Antrag will die Petition der Bremser ebenso wie die sämtlichen anderen Petitionen der Regierung zur Kenntnissnahme überweisen. Ich bitte Sie, ihn anzunehmen.

Bezüglich der Eisenbahnarbeiter theile ich den Standpunkt des Abg. Muser. Ich bitte die Regierung um wohlwollende Berücksichtigung ihrer Wünsche.

Abg. Gishorn: Daß alle Betriebe des Staates Musteranlagen sein sollen, versteht sich von selbst. Vom Gesichtspunkt des Preisgesetzes aus ist der Vergleich mit der Privatindustrie unzulässig. Schon im Jahre 1897 wandten sich die Werkstättenarbeiter an die Regierung mit der Forderung, nach zehnjähriger Thätigkeit mit allen Konsequenzen etatmäßig angestellt zu werden. Nicht ohne Grund kommen sie auch heute wieder mit einer etwas größeren Forderung, denn bei ihnen kommt zu der verhältnismäßig schlechten Stellung auch noch die Unsicherheit. Der Staat kauft ihre Arbeitskraft in ihren besten Jahren nach privatkapitalistischen Grundsätzen, und wenn sie verbraucht ist, dann werden sie bei Seite gestellt, dann werden sie entweder schlechter behandelt, oder sie sind ganz auf die Gnade und Barmherzigkeit ihrer Mitmenschen angewiesen. Als Beleg führt Redner einzelne Beispiele aus der Betriebswerkstätte Freiburg an.

Um diese Mißstände, diese Unsicherheit zu beseitigen, verlangen die Arbeiter staatliche Anstellung mit all' ihren Konsequenzen. (Jahreslohn, Pension, Hinterbliebenenversorgung.) Dabei sind sie sehr bescheiden, wenn sie dieser Anstellung eine zehnjährige Arbeitszeit vorausgehen lassen wollen, in welcher Zeit genügend Gelegenheit geboten wäre, ihre Tüchtigkeit und Brauchbarkeit auszuprobieren. Wir Sozialdemokraten legen ja keinen besonders großen Werth darauf, daß ein Arbeiter Staatsbeamter wird, wenn er nur gut bezahlt ist. Hier hängt aber von der etatmäßigen Anstellung eine Reihe von Dingen ab, die anders nicht zu erreichen sind. Der Wunsch nach Lohnzahlung auch für die Feiertage ist sehr berechtigt. Nach etatmäßiger Anstellung würde auch die Behandlung besser werden, denn vor allem fiele die stets drohende Entlassung weg. Heute läßt die Behandlung sehr viel zu wünschen übrig. Eine Beschwerde wagen sie nicht, weil sie mit Recht fürchten, dies würde ihnen wieder entgolten werden. Die Anstellung hätte schließlich auch ein verhältnismäßig sorgloses Alter im Gefolge. Der Staat übernimmt aber dabei gar kein so großes Risiko.

Wir werden auf die wenig günstigen Erfahrungen hingewiesen, die man in Oesterreich mit der Stabilisierung gemacht haben soll. Worin bestehen sie denn? Darauf, daß nirgends in Deutschland den Arbeitern die Eigenschaft als Staatsbeamte zukommt, dürfen wir uns doch nicht verlassen. Wissen wir denn immer hinterher marschieren, wenn es sich um eine Reform handelt? Die Gehaltsregulative der Städte kommen den Wünschen der Arbeiter schon ziemlich entgegen. Was aber in solchen kleinen Gemeinwesen möglich ist, muß beim Staate mindestens ebenso möglich sein.

Die Werkstättenarbeiter verlangen auch Lohnzulage. Es ist überflüssig, über die Nothwendigkeit einer solchen Aufbesserung ein Wort zu verlieren. Auch für die Arbeiter sind die Mieth- und Lebensmittelpreise gestiegen! Die höchsten Löhne, die an Professionisten be-

zahlt werden, betragen 4,90 M., beziehungsweise 5,80 M. Die Zahl der so Entlohnten ist aber verschwindend klein, der Durchschnittslohn beträgt 3,60 M. bis 3,90 M. Die sogenannten Hilfsarbeiter haben noch sehr viel niedrigere Löhne. Wie mir mitgeteilt wird, sind in Freiburg Hilfsarbeiter vorhanden, die nach 30 Jahren noch einen Lohn von nur 2,80 M. erhalten. Sie müssen bei Zulagenbewilligungen oft übergangen worden sein! Es geht zu weit, wenn man lediglich dem Gutdünken der mittleren Beamten die Zulagenbewilligung überläßt. Da wird sehr oft nur nach Gunst verfahren, und Beschwerden nützen wenig oder gar nichts. Gerade der Freiburger Werkführer Rothmund gibt zu den bedenklichsten Beschwerden Anlaß.

Die Regierung erklärt zu der Petition: Wenn die Eingabe meint, der Staat könne die Löhne seiner Arbeiter ganz unabhängig von der Privatindustrie regeln, so ist dies unrichtig. Der Staat hat allerdings die Pflicht, so weit irgend thunlich, als Muster für die Privatindustrie seine Betriebe einzurichten, und er hat dieser Pflicht sich auch nie und auf keinem Gebiet entzogen. Dazu gehört aber auch, daß er seine Erzeugnisse, das ist in letzter Linie die Arbeit seiner Angestellten, nicht theurer bezahlt, als angemessen ist, sonst hört der Staatsbetrieb auf diesem Gebiet auf, eine Musteranstalt zu sein, und wirtschaftet schlecht auf Kosten der Allgemeinheit. Da nun der Staatsbetrieb seine Erzeugnisse nicht verkauft, sondern für sich selbst verwerthet, so fehlt in seinem Calcul die Regelung, welche in der Privatindustrie durch den Wettbewerb, das heißt in erster Linie durch das große Gesetz von Angebot und Nachfrage sich ergibt. Der Staat kann und darf daher nicht auf eigene Faust die Arbeitslöhne erhöhen, sondern er wird stets mit der einschlägigen privaten Industrie in Fühlung bleiben müssen. Wie der Abg. Muser protestire auch ich gegen diese Auffassung von den Gesichtspunkten, unter denen ein Staatsbetrieb geleitet werden soll. Das Gesetz von Angebot und Nachfrage gilt allerdings im Wirtschaftsleben. Aber dieses Gesetz müssen wir am schärfsten bekämpfen, denn es degradirt den Arbeiter zur Waare. Es gibt einen Maßstab, nach dem die Regierung sich bei Ausmessung des Lohnes zu richten hat: er liegt im Existenzminimum. Der Arbeiter muß aus seinem Verdienst anständig leben können.

Man gibt zu, daß der Lohn nieder sei, aber er steige durch Ueberstunden und Akkordarbeit. Hier von ist eines so verwerflich wie das andere! Ueberstundenarbeit wirkt im allgemeinen direkt unfittlich. Sie macht eine Menge Arbeitsloser und schädigt, während sie dem einzelnen Arbeiter einen augenblicklichen Vortheil bringt, die Gesamtheit aufs empfindlichste. Die Akkordarbeit ist für den Arbeiter selbst von Nachtheil. Wenn einzelne einmal kurze Zeit dafür eintreten, so thun sie das nur in der Verblendung, ein überlegender Arbeiter kann ihr nie das Wort reden. Sie öffnet der Willkür Thür und Thor. Dann aber veranlaßt sie den Arbeiter zur unaufhörlichen Anpöpfung seiner ganzen Kraft und läßt ihn sich frühzeitig abarbeiten. Jetzt, wo die Arbeiter selbst ihre Beseitigung verlangen, sollte die Regierung dem folgen.

Die Regierung rühmt sich, gegen die Arbeiter so splendid zu sein in der Gewährung von Urlaub und Freikarten. Ein Arbeiter, der mindestens drei Jahre thätig ist, erhält drei Tage und ein Arbeiter, der zehn Jahre und länger beschäftigt ist, fünf Tage Urlaub, während dessen der Lohn fortbezahlt wird. Wenn die Regierung aber meint, sie stehe damit an der Spitze der sozial-reformatorischen Einrichtungen, so irrt sie! Jedem Arbeiter werden alljährlich zwei Freikarten gewährt. Diese Freischeingeschichte ist aber zum Unfug geworden. Die

Gewährung eines Freisheits wird als Gnade angesehen, die erbettelt werden muß. Auch in dieser Hinsicht muß man sich über den Freiburger Werfführer Rothmund und über den Karlsruher Werfführer Singler beschweren. In die Arbeitsordnung sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, die den Arbeitern den Freisheit als Recht gewährt.

Zum Schluß fragt Medner bei der Regierung an, wie sie sich zur allwöchentlichen Vertheilung des „Deutschen Arbeiterfreundes“, eines Parteiblattes der schlimmsten Sorte, in den Werfstätten stelle. Sollte dieselbe einer Genehmigung durch die Behörde nicht bedürfen, so werde man Anlaß nehmen, auch sozialdemokratische Zeitungen, z. B. den „Volksfreund“, zur Vertheilung zu bringen.

Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr: Ich kann im allgemeinen den Ausführungen des Herrn Berichterstatters in seinem Bericht zustimmen und bin deshalb wohl der Aufgabe enthoben, auf die einzelnen Ausführungen einzugehen. Es ist im Bericht auch alles Wesentliche aufgenommen, was die Großh. Regierung auf die eingegangenen Petitionen zu erklären veranlaßt war. Eine Reihe von Bemerkungen des Abg. Muser geben mir aber Anlaß zu einer Erwiderung. Was zunächst die Revisoren zweiter Klasse bei der Main-Neckarbahn angeht, so stehen sie in jeder Beziehung unseren Betriebssekretären gleich. Die Möglichkeit des Vorrückens nach dem Uebertritt zur Staatsbahnverwaltung wird für sie in gleicher Weise bestehen, wie für in gleicher Stellung Befindlichen. Es besteht lediglich ein Unterschied in der Titulatur, nicht in der Sache zwischen diesen Revisoren zweiter Klasse und den Betriebssekretären. Der Verband badischer Lokomotivbeamtenvereine wünscht, daß den Lokomotivbeamten die ersten 15 Dienstjahre bei Festsetzung des Ruhegehalts doppelt gerechnet werden. Sie verweisen darauf, daß ihre Dienstzeit infolge des anstrengenden Dienstes erheblich kürzer sei als bei andern Beamten. Wenn nun auch eine gewisse Berechtigung dieser Ausführung anzuerkennen ist, so folgt daraus doch nicht, daß gerade auf diese Weise den Wünschen des Lokomotivpersonals entsprochen werden muß. Die Verwaltung war auch schon seither bemüht, durch Regelung der pensionsfähigen Bezüge dafür zu sorgen, daß diese Beamten nach einer ihrer durchschnittlichen Dienstzeit entsprechenden Reihe von Jahren in den Genuß einer Pension treten können, die sie vor Nahrungsvorgen bewahrt. Bis jetzt hat keine Eisenbahnverwaltung die Einrichtung getroffen, daß die Dienstjahre des Lokomotivpersonals anders berechnet werden, als die des übrigen Personals. Es könnten aus demselben Grund auch noch eine Reihe anderer Beamten eine doppelte Anrechnung ihrer Dienstjahre beanspruchen.

Der Herr Abg. Muser hat auch die sich widersprechenden Wünsche der Oberschaffner und Zugmeister vertreten. Letztere wünschen, daß der bisherige Unterschied zwischen beiden Beamtenklassen aufrechterhalten bleibe, während die ersteren Gleichstellung mit den Zugmeistern anstreben. In dem Budget für 1902/03 sind nun wiederum 10 Zugmeisterstellen eingestellt, in welche Oberschaffner einrücken sollen. Im übrigen wird auch das Gesuch der Oberschaffner Gegenstand der Prüfung bei einer allgemeinen Gehaltstarifrevision sein müssen. — Bezüglich der Wünsche der Güterbegleiter ist seitens der Großh. Regierung in Aussicht gestellt worden, daß wenigstens ein Theil derselben in etatmäßige Stellen wird einrücken können, weil eine andere Organisation dieser Klasse von Bediensteten in Aussicht steht, durch die sich die Möglichkeit bieten wird, wenigstens die ältesten und leistungsfähigsten dieser Leute als etatmäßige Güterschaffner anzustellen.

Der Herr Abg. Geiß hat dem Wünsche Ausdruck gegeben, daß diejenigen Güterbegleiter, die nicht etatmäßig angestellt werden, wenigstens in ihren Bezügen verbessert werden mögen. Auch diese Frage wird in Erwägung zu ziehen sein.

Nicht einverstanden ist der Herr Abg. Muser mit dem Antrag der Kommission, über die Petition der Bremser, um etatmäßige Anstellung zur Tagesordnung überzugehen. Auch Herr Abg. Geiß hat sich in diesem Sinne ausgesprochen. Die Frage, ob ohne weiteres bisher im Arbeitsverhältnis stehendes Personal künftighin etatmäßig werden soll oder nicht, ist auch im Kommissionsbericht berührt und eine ablehnende Erklärung in dieser Hinsicht nicht abgegeben, sondern nur gesagt worden, daß die Kommission bezweifeln müsse, ob bereits jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, in dieser Richtung vorzugehen. Das ist auch der Standpunkt der Großh. Regierung. Ich möchte nicht behaupten, daß n i e noch weitere Kategorien von Eisenbahnbediensteten in das Beamtenverhältnis aufgenommen werden. Aber die Großh. Regierung hält auch den jetzigen Zeitpunkt für nicht geeignet. Es darf bei den Bremsern auch nicht übersehen werden, daß ein Theil derselben, von denen nicht dieselben Kenntnissen des Materials und des Betriebs verlangt werden, wie von den Wagenwärtern. Ihr Dienst ist ein sehr einfacher. Von der großen Mehrzahl der übrigen Eisenbahnarbeiter unterscheiden sie sich nicht. Mit dem gleichen Recht wie die Bremser könnten auch andere Arbeiter die etatmäßige Anstellung verlangen.

Der Herr Abg. Muser hat sodann bezüglich der auf Erhöhung der Löhne gehenden Petitionen bedauert, daß seitens der Regierung nicht nähere Nachweise gegeben wurden über die Lohnbewegung. Zu der Zeit, als die Anfrage der Budgetkommission beantwortet werden sollte, war es nicht möglich, mit solchen Nachweisungen sofort zu dienen. Aus einer inzwischen gefertigten Zusammenstellung über die Lohnbewegung in den letzten sechs Jahren ergibt sich, daß dieselbe eine ununterbrochen ansteigende war. Und diese ansteigende Tendenz ist noch nicht zum Abschluß gekommen. Die Zusammenstellung enthält die durchschnittlichen Lohnsätze, die bezahlt wurden, ermittelt aus den Gesamtbeträgen, die nach den Rechnungen unserer Eisenbahnverwaltung verausgabt worden sind und der Zahl der Arbeiter. Darnach ist z. B. der durchschnittliche Lohn der Güterarbeiter von 2 M. 21 Pf. im Jahre 1892 auf 2 M. 76 Pf. im Jahre 1902, der Werfstättenarbeiter von 3,30 M. auf 3,56 M. gestiegen. Medner trägt eine Reihe solcher Zahlen vor und bemerkt zur Erläuterung: Die Löhne der einzelnen Arbeiter sind aber nicht nur in diesem Verhältniß gestiegen. Die Zahl der Arbeiter hat sich um beinahe das Doppelte in dieser Zeit vermehrt und da die neu zugehenden Arbeiter meist jüngere Leute sind, müssen die Durchschnittslöhne nothwendig heruntergedrückt werden, wenn das Durchschnittsalter jetzt ein geringeres ist als 1892. Es sind aber nicht nur von Jahr zu Jahr höhere Löhne bezahlt worden, sondern auch wesentlich höhere Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen verschiedener Art, insbesondere die Arbeiterpensionskasse, geleistet worden. So ist im laufenden Budget der Zuschuß zu dieser Kasse auf das Doppelte der letzten Budgetperiode gestiegen. Leistungen der Kasse sind auch seit ihrer Errichtung um 69 Prozent erhöht worden. Höhere Mittel werden ferner aufgewendet zur Unterstützung derjenigen Arbeiter, die keinen Anspruch an die Arbeiterpensionskasse haben, weil sie ihr nicht als Mitglieder beigetreten sind oder weil ihre Mitgliedsdauer eine zu kurze war.

Die Herren Abg. Muser und Eichhorn haben sich gegen die Anschauung ausgesprochen, daß die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung in ähnlicher Weise bezahlt werden, wie bei der Privatindustrie. Sie haben namentlich energisch dagegen Einsprache erhoben, daß auch die Eisenbahnarbeiter den Schwankungen der Löhne, wie bei der Privatindustrie unterliegen. Sie haben da gegen etwas angekömpft, was gar nicht existirt. Ein wesentlicher Vortheil der Beschäftigung bei der Staatsbahnverwaltung liegt ja gerade darin, daß die Leute, wenn es nicht zu einer verschuldeten Entlassung kommt, die Sicherheit haben, stets Arbeit zu bekommen, und daß auch zu Zeiten, wo der Verkehr ein geringerer und infolge dessen das Bedürfnis an Arbeitern ein geringeres wird, wenigstens die ständigen Arbeiter weder Entlassung noch eine Minderung ihres Lohnes zu befürchten haben. Die Eisenbahnverwaltung muß aber andererseits auf die Löhne der Privatindustrie bei der Einstellung der Arbeiter und der Festsetzung der Lohnsätze eine gewisse Rücksicht nehmen.

Die Herren Abg. Muser und Eichhorn haben sich gegen Lohns solle nach dem Nutzeffekt desselben erfolgen. Wie soll aber dieser berechnet werden? In der Privatindustrie regulirt sich der Lohn eben im großen und ganzen darnach, was überhaupt bezahlt werden kann, wenn die Industrie lebensfähig bleiben und neben dem Erfat der Löhne noch eine Verzinsung des Betriebskapitals herauskommen soll. — Der Herr Abg. Eichhorn hat sodann geklagt über die Behandlung von Arbeitern in den Betriebswerkstätten. Die Quelle, aus der er seine Informationen geschöpft hat, kenne ich nicht. Die Klagen, die ihm angetragen wurden, dürften aber doch nicht als absolut richtig genommen werden. Es muß auch die andere Seite gehört werden. Beschwerden an die höheren Vorgesetzten zu richten, brauchen sich die Arbeiter nicht zu scheuen. Die Entscheidung über die Höhe der Lohnsätze wie über Beschwerden der Arbeiter liegt nicht in der Hand der mittleren oder unteren Beamten. Die Entscheidung erfolgt durch den Bezirksbeamten. Es steht jedem Arbeiter frei, bei unbilliger Behandlung sich an diesen zu wenden und ich glaube nicht, daß der Nachtheil erbracht werden kann, daß einem Arbeiter aus einer Beschwerde ein Nachtheil erwachsen sei. Selbstverständlich kann aber einem Gesuch nur dann Folge gegeben werden, wenn es begründet ist.

Der Herr Abg. Eichhorn hat sich besonders gegen das System der Affordarbeit gewendet. Was zur Vertheidigung der Affordarbeit angeführt wird, hat er „alte Radenhütter“ genannt. Was er dagegen vorgebracht hat, bewegt sich aber auf derselben Linie. Die Affordarbeit ist eine Art der Auslohnung, die dadurch, daß die fleißigen und geschickten Arbeiter höhere Löhne erzielen, große Vorzüge besitzt. Wenn bei der Festsetzung des Affordlohns in billiger Weise verfahren wird, so kann ich keine Mängel entdecken, wegen deren wir auf die Affordarbeit verzichten müßten. Gerade die thätigen Arbeiter halten am eifrigsten am System der Affordarbeit fest. Sodann ist der Vorwurf erhoben worden, daß Urlaub und Freikarten nicht in ausreichendem Maße oder nur nach Gunst und Willkür gegeben werden. Die Eisenbahnarbeiter werden aber nicht anders behandelt, wie alle anderen Beamten der Staatsverwaltung, die auch auf Urlaub und Freikarten keinen Rechtsanspruch haben. Bei unberechtigter Zurückweisung im einzelnen Fall steht es auch hier frei, sich an den höheren Vorgesetzten zu wenden.

Der Herr Abg. Muser hat am Schlusse seiner Rede die allgemeine Bemerkung gemacht, er verstehe die Anträge der Kommission auf Ueberweisung zur Kenntniznahme bezüglich der Mehrzahl der vorliegenden Petitionen in dem Sinne, daß damit eine gewisse Empfehlung verbunden sei, die Groß. Regierung möge diese Petitionen

ernstlich prüfen und ihnen im nächsten Budget oder bei der allgemeinen Gehaltsstarifrevision die gewünschte Folge zu geben. Mit dieser Auslegung der Ueberweisung zur Kenntniznahme bin ich ganz einverstanden. Die Prüfung wird selbstverständlich in wohlwollender Stimmung erfolgen. Wer hätte ein größeres Interesse daran, als die verantwortliche Verwaltung, daß das Eisenbahnpersonal mit seiner Stellung und Behandlung zufrieden ist!

Abg. Hug bespricht die von den Lokomotivbeamten eingereichte Denkschrift über deren Gehalts- und Dienstverhältnisse. Die Lokomotivführer seien bis Ende 1894 den Stationsmeistern, Tammsmeistern und Straßenmeistern gleichgestellt, dagegen diesen Beamten vom 1. Januar 1895 an zurückgesetzt und statt unter H 4 in die Abtheilung H 6 eingereiht worden. Es werde vielfach auf die Nebeneinnahmen der Lokomotivführer hingewiesen, als auf ein Motiv, das deren Einreihung in H 6 rechtfertige. Allein diese in Kilometergebühren, Stundengeldern und Prämien für Kohlenverbrauch bestehenden Nebeneinnahmen bilden den Ersatz für auswärtige Dinstgeschäfte und dürfen nach Auffassung der Petenten bei Bemessung des Gehalts nicht in Rechnung gezogen werden. Der Dienst der Lokomotivführer sei aufreibend, schwierig und verantwortungsvoll und stelle an die geistige und körperliche Kraft die höchsten Anforderungen. Durch größere Belastung und erhöhte Geschwindigkeit der Züge, sei der Dienst erschwert worden. Gesundheit und Leben der Reisenden seien dem Lokomotivführer anvertraut und er werde, wenn ein Eisenbahnunfall vorkomme, in erster Reihe zur Rechenschaft gezogen. So stehe er mit einem Fuße im Grabe und mit dem andern im Gerichtssaal. Der Dienst schädige die Gesundheit und werden die Lokomotivführer nach einer Statistik für die deutschen Eisenbahnverwaltungen durchschnittlich im Lebensalter von 50 1/2 Jahren pensionirt. Dies habe die Folge, daß der Lokomotivführer in manchen Fällen den Maximalgehalt nicht erreiche und noch öfter komme es vor, daß der Lokomotivführer vor Ablauf der den Anspruch auf das Höchstmaß der Pension begründenden vierzig Dienstjahre in den Ruhestand versetzt werde. Die Lokomotivbeamten erstreben daher eine Besserstellung in der Weise, daß die ersten 15 Jahre der Anstellung bei Bemessung der Pension doppelt angerechnet werden; ferner wünschen sie die Bewilligung eines Minimalgehaltes von 1800 M. und eines Maximalgehaltes von 2800 M., welcher innerhalb 12 Jahren erreicht werden soll. Abgesehen von zwei durch die Regierung berichtigten Punkten, die sich auf die Nebeneinnahmen und das Dienstalter der Lokomotivführer beziehen, sei die Denkschrift vollbegründet und möchte er dieselbe Groß. Regierung warm empfehlen.

Sodann behandelt Redner die Petition der Oberschaffner und empfiehlt deren Besserstellung bei seinerzeitiger Minderung der Gehaltsordnung. Einstweilen möge mit der budgetmäßigen Vermehrung der Stellen, fortgeföhren werden, auf welche die Oberschaffner mit dem Gehalt der Zugmeister befördert werden können. — Was die Bitte der Eisenbahnarbeiter um Stabilisierung, das ist um Anstellung als Beamte anbelange, so könne er solche zur Zeit nicht unterstützen. Wenn bei den österreichischen Staatsbahnen den über zehn Jahren beschäftigten Arbeitern nach einem bestimmten Statut die Beamteneigenschaft verliehen werde, so sei wohl zu beachten, daß die soziale Gesetzgebung in Oesterreich noch nicht so vielseitig ausgestaltet sei, wie im Deutschen Reich und daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen, insbesondere die badische, ihre soziale Fürsorge weit über das gesetzlich vorgeschriebene Maß ausdehnen. Bei keiner deutschen Eisenbahnverwaltung sei die Stabilisierung der Eisenbahnarbeiter eingeföhrt und auch in der Privat-

duftrie bestehe nirgends eine derartige Einrichtung, die Rücksichten der Konkurrenz würden deren Einführung nicht gestatten. — Von den Eisenbahnarbeitern werde ferner einer Verbesserung der Pensionsverhältnisse erstrebt. In dieser Beziehung seien jedoch die Leistungen unserer Arbeiterpensionskasse die höchsten der bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen bestehenden gleichartigen Kassen. Während die Leistungen der Pensionskasse A sich auf das reichsgesetzliche Maß beschränken, gehe die Klasse B weit über dieses Maß hinaus, gewähre den invaliden Arbeitern Zusatzrenten, wodurch sich die Gesamtrente auf 300 M. bis 400 M. erhöhe, und biete auch den Witwen und Waisen verstorbenen Arbeiter eine Rente. Auch werde unsern Eisenbahnarbeitern insofern ein erheblicher Vortheil geboten, als gestattet sei, den Tagesverdienst — statt mit 300 — mit der P-Hl 365 zu vervielfachen, wodurch sich das Jahreseinkommen erhöhe, so daß der Arbeiter in eine höhere Lohnklasse eingereiht und ihm somit ein höherer Rentenbezug zugesichert werden könne. — Ferner petitioniren die Eisenbahnarbeiter um Lohnenerhöhung. Daß der Lohn auch in den letzten Jahren erhöht worden sei, habe die Regierung an Beispielen nachgewiesen. Der Abg. Eichhorn habe nun die Forderung gestellt, daß das eiserne Lohngesetz, wornach der Lohn von dem Verhältnis der Nachfrage zum Angebot abhängt, im Staatsbetrieb nicht maßgebend sei. Dieser Forderung habe die Großh. Eisenbahnverwaltung von jeher entsprochen; die Sicherheit der Anstellung, die soziale Fürsorge für die Arbeiter in den Tagen der Krankheit, der Invalidität und des Alters, die Gewährung des vollen, ungekürzten Lohnes auch in Zeiten industrieller Krisen, wo billige Arbeitskräfte verwendet werden könnten, seien doch überzeugende Beweise dafür, daß das nationalökonomische Lohngesetz nicht mit Schroffheit und Rücksichtslosigkeit vollzogen, sondern daß von unserer Eisenbahnverwaltung ein mildes, schonendes, humanes Entgegenkommen gegenüber den Arbeitern bethätigt wird. Ganz können die Lohnverhältnisse der Privatindustrie nicht außer Acht bleiben; wenn die Löhne des Staatsbetriebs unverhältnismäßig höher stehen, als jene des Privatbetriebs, so werde die Allgemeinheit ungebührlich belästigt zu Gunsten einer bestimmten Klasse, was doch gegen den sozialdemokratischen Grundsatz: „Gleiches Recht für Alle“ verstöße. — Den Klagen über die Affordarbeit könne er nicht zustimmen, er halte die Affordarbeit als im Interesse des Arbeiters und des Arbeitgebers gelegen, dem fleißigen, geschickten, tüchtigen Arbeiter wird die Möglichkeit geboten, einen größeren Lohn zu verdienen und dem Arbeitgeber werden gute Leistungen gesichert. — Was die Bitte um Bezahlung der Feiertage betrifft, so stehe er derselben sympathisch gegenüber, doch werde zunächst der finanzielle Effekt zu berechnen sein, bevor über eine so tief einschneidende Maßregel Entscheidung getroffen werden könne. — Was endlich die Bitte um Urlaub und freie Fahrt für die Eisenbahnarbeiter anbelange, so seien in dieser Hinsicht sehr anerkenntniswerthe Ansätze gemacht, es werden — wenn auch — kurze Urlaube bewilligt, während welcher der Lohn ausbezahlt werde. Auch werde auf den badischen Bahnen Freifahrt gewährt. Er sei nun von preussischen Arbeitern, die hier beschäftigt seien, ersucht worden, dahin zu wirken, daß, wenn sie in Familienangelegenheiten veranlaßt seien, in ihre Heimath zu reisen, was ja selten vorkomme, ihnen auch auf den außerbadischen Bahnen Freifahrt gewährt werde. Er empfehle diesen Wunsch Großh. Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung und glaube, daß durch geeignete Vereinbarung unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen demselben — innerhalb der Grenzen des Deutschen Reichs — Rechnung getragen werden könne.

Im übrigen glaube er noch bemerken zu sollen, daß die Erfüllung der von den Eisenbahnarbeitern vorgetragenen Desiderien von der Gestaltung der Eisenbahnfinanzverhältnisse bedingt sei; je günstiger sich letztere entwickeln, um so mehr sei Aussicht vorhanden, daß die Wünsche der Eisenbahnarbeiter, soweit sie berechtigt seien, Befriedigung finden werden.

Abg. Hergt bedauert, daß auch die Wünsche der mittleren und unteren Eisenbahnbeamten mit Rücksicht auf die allgemeine Gehaltsstarifrevision nur zur Kenntnissnahme überwiesen werden konnten und auch in anderer Weise (durch Dienstzulagen wie bei den Geometern) nicht berücksichtigt werden konnten. Ich hoffe, daß die Großh. Regierung von ihrer wohlwollenden Gesinnung auch Gebrauch machen wird. Redner geht dann auf die einzelnen Wünsche der Revisoren II. Klasse der Main-Neckarbahn (bezüglich deren er an die Verhandlungen über den Main-Neckarbahnvertrag in diesem Hause erinnert), Lokomotivführer u. s. w. ein. Den Lokomotivführern sollte raschere Erreichung des 40. Dienstjahres mit dem Pensionsmaximum ermöglicht werden. Für den Mehrverbrauch von Kleidern in ihrem Dienste sollte ihnen in irgend welcher Weise Ersatz gegeben werden. Die gewünschte Erhöhung der Gehühren wäre ihnen sicherlich sehr zu wünschen, ebenso wie eine Vermehrung der Stellenzahl im Interesse rascherer Anstellung und Erhöhung der Gehaltsbezüge. — Bezüglich der Oberschaffner halte ich es nicht für richtig, das Einrücken der Oberschaffner in die Zugmeisterstellen so sehr zu begünstigen. Im Interesse des Fahrdienstes ist es nicht wünschenswert, daß von der Vorbildung der Zugmeister Umgang genommen wird. Es wäre besser, die Zwischenstellung Oberschaffner aufzugeben und zwei Gehaltsklassen für Schaffner zu schaffen. Wer die Zugmeisterprüfung nicht bestanden hat, soll im Interesse des Dienstes und der Disziplin auch nicht Zugmeister werden. Der Herr Versichterstatter hat einen Mittelweg gewählt. Es sollen nur so viele neue Zugmeisterstellen geschaffen werden, um die ältesten Oberschaffner befördern zu können. Sedenfalls sollten gleichaltrige Zugmeister hinter gleichaltrigen Oberschaffnern nicht zurückstehen. — Nach Empfehlung der Wünsche der Wagenrevidenten, Wagemwärter, Bahn- und Weidenwärtler geht Redner auf die Arbeiterpetitionen ein. Unsere Eisenbahnarbeiter zerfallen in drei Kategorien. Die Werkstätten-, die Stations- und die Bahnmunterhaltungsarbeiter. Daß in den Werkstätten so fürchtbare Sachen vorkommen, wie der Herr Abg. Eichhorn erzählt hat, kann ich mir nicht denken. Unsere Arbeiter sind auch bezüglich der Beschwerden an die höheren Vorgesetzten gar nicht schlichtern. Die Ausführungen der Abg. Muser und Eichhorn über die Löhne der Werkstättearbeiter habe ich nicht recht verstehen können. Im übrigen soll ja bei der Bestimmung der Löhne das Gesetz von Angebot und Nachfrage nach der Regierungserklärung nicht maßgebend sein. Es ist niemals vorgekommen, daß Lohnherabsetzungen erfolgten, weil viele Arbeiter sich gemeldet haben. Die Petition wünscht Einführung von Gehalt und Abschaffung der Affordarbeit. Ob damit die tüchtigen Arbeiter einverstanden wären, das bezweifle ich. Die größere Zahl wünscht es nicht. (Zwischenrufe von der Gallerie: „Unwahr“).

Präsident Günner weist diese Kundgebung der Galleriebesucher als ungehörig zurück.

Redner fährt fort: Die Großh. Regierung würde nicht gut daran thun, die Affordarbeit abzuschaffen. Auf dem nächsten Landtage würde sicher eine entgegengesetzte Petition einlaufen. Was die Anstellung mit Beamteneigenschaft betrifft, so ist nur das möglich, daß wie bisher in

der Verleihung an einzelne Kategorien von Arbeitern weiter gefahren wird. Allen Arbeitern die Beamten-eigenschaft zu geben, halte ich wegen des ständig wechselnden Bedarfs für ausgeschlossen. Vielleicht kann ein Stamm von Arbeitern auf diese Weise ständig angestellt werden. Von den Stationsarbeitern sind die Bremser wieder vorstellig geworden. Den Kommissionsantrag finde ich doch etwas hart. Vielleicht könnten doch eine Anzahl älterer für den Schaffnerdienst nicht vereinigter Bremser etatsmäßig angestellt werden. Auch von den Bahnunterhaltungsarbeitern könnte ein gewisser Stamm etatsmäßig angestellt werden. Zu der Bezahlung der Feiertage bitte ich die Verwaltung dringend, auf dem beschriebenen Wege weiter zu gehen. — Ueber die Gewährung von Urlaub und Freifarten sind mir noch keine Klagen zugekommen, auch scheinen mir absichtliche Chikanen, ohne daß es zu einer Maßregelung des Betroffenen kommt, undenkbar. Auch die Beamten haben übrigens auf Urlaub und Freifarten keinen Anspruch. Ich möchte aber nur wünschen, daß die Verwaltung noch freigebiger wie bisher in dieser Beziehung gegen die Arbeiter wird. Ein allgemeiner Lohnstarif für das ganze Land erscheint mir unmöglich. Dagegen sollten allgemeine Grundsätze aufgestellt werden für die Bestimmung der Anfangslöhne, Lohnerhöhungen und Maximallohne. Solche allgemeine Grundsätze würden doch zur Beruhigung der Arbeiter dienen. — Ich wiederhole, daß wir bedauerlicher Weise jetzt den Wünschen nach einer Aenderung des Gehaltsstarifs nicht entsprechen können, daß wir auch wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse auf den Gedanken der einstweiligen Gewährung von Dienstzulagen uns nicht einlassen können. Umfomehr möchte ich die Regierung dringend eruchen, den anderen Wünschen der Petenten nach Möglichkeit entgegenzukommen.

Abg. Fröhlich: Es handelt sich um keine neue Frage, die heute zur Verathung steht. Es ist das Verdienst des Abg. Müller, das Haus dafür zuerst interessiert zu haben. Daß große Fortschritte zu verzeichnen sind, ist nicht zu bezweifeln. Während bei der Verathung im Jahre 1899 der Abg. Wader bei seiner energischen Befürwortung der Petitionen der Eisenbahnbediensteten die Abwesenheit von Vertretern der Generaldirektion konstatiren mußte, ist das heute anders. Im übrigen hat sich aber nichts geändert. Redner sieht den Hauptwerth der heutigen Verhandlung darin, daß gesorgt wird, daß bei der allgemeinen Gehaltsrevision alles auf die Eisenbahnbediensteten bezügliche Material da ist. Es muß ihnen endlich ihr Recht werden, von dem bloßen Wohlwollen haben sie nichts. — Redner wendet sich dann in längerer Ausführung gegen den Grundsatz, daß die Staatsbahnverwaltung bei Bestimmung ihrer Löhne Rücksicht nehmen müsse auf die Privatindustrie. Der Staatseisenbahnbetrieb müßte doch im Stande sein, sein Personal besser als der Privatbetrieb zu bezahlen. Der Herr Finanzminister hat vor acht Tagen behauptet, daß unser Personal besser bezahlt werde, als in anderen Staaten. Ich erwarte heute noch den Beweis. — Die Main-Neckarbahnbeamten dürfen nicht geschädigt werden durch die Umgestaltung des Betriebs. — Redner tritt weiter für die Wünsche der Lokomotivbeamten, der Magazinaufseher und Oberschaffner ein. Bezüglich der letzteren kündigt er einen Antrag an: „die Großh. Regierung zu eruchen, in der kommenden Budgetperiode für 20 ältere Oberschaffner die Gehaltsbezüge der Zugmeister in das Budget einzustellen, andererseits aber

dafür zu sorgen, daß kein Zugmeister gegenüber einem Oberschaffner gleichen Dienstalters hinsichtlich der Gehaltsbezüge zurücksteht.“ — Dieser Antrag beruht auf einer Einigung der Vertrauensmänner beider Kategorien. Bei der Gehaltsstarifrevision solle das Institut der Oberschaffner abgeschafft und ein gemeinsames Examen für Zugführer und Schaffner eingeführt werden. — Nach Empfehlung der Wünsche der Wagenrevidenten, Wagenwärter, Gepäckschaffner und Bahnmeister begründet Redner bezüglich der Petition der Bureaugehilfen und Bureaugehilfenanwärter einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung. — Die Petition der Eisenbahnarbeiter bezieht sich auf über 6000 Mann. Rechnet man dazu noch die Familienangehörigen, so ergibt sich, daß eine Bevölkerung von der Größe Heidelbergs daran interessiert ist. Die Anträge des Abg. Eichhorn wegen des Betriebs des „Arbeiterfreunds“ in der hiesigen Hauptwerkstätte ist nicht beantwortet worden. Redner schließt sich den diesbezüglichen Ausführungen des Abg. Eichhorn an und bittet um Beantwortung dieser Frage. — Aus dem Jahresbericht der Generaldirektion kann man sich kein Bild machen über die Gestaltung der Löhne, Arbeitszeiten u. s. w. Eine ausführliche Ergänzung wäre nothwendig. Den Vorschlag des Abg. Sörgt auf Erlass allgemeiner Grundsätze für die einzelnen Inspektionen kann ich nur aufs Wärmste unterstützen. Sehr gefreut hat mich, daß Herr Abg. Sörgt der etatsmäßigen Anstellung der Eisenbahnarbeiter zunächst in beschränktem Umfang das Wort geredet hat. Die Befürchtungen der Großh. Regierung würden sicher in kurzer Zeit entkräftet, so daß die Regierung schrittweise darin fortfahren könnte. Den Wunsch bezüglich der Urlaubsgewährung kann ich nur aufs Wärmste unterstützen. — Gegenüber den Güterbegleitern und Bremsern beginnt langsam das Eis des Widerstandes in der Generaldirektion zu schmelzen. — Hinsichtlich der Akkordarbeit wäre noch nachzuweisen, daß die Arbeiterschaft im wesentlichen einstimmig gegen dieselbe ist. Der Staatsbetrieb sollte aber mit seinem Versuch vorangehen.

Gegen die Berechtigung der Forderungen der Eisenbahnbediensteten und Arbeiter wird jetzt kein ernstlicher Widerstand mehr erhoben. Wohl aber verweist man jetzt auf die schlechte Finanzlage. Was ich wiederholt schon ausgeführt, betone ich auch hier, daß 1879—1898 270 Kilometer Eisenbahnen gebaut wurden, ohne daß die Eisenbahnschuld wuchs, obgleich doch nach der Ausführung des Finanzministers selbst das die nothwendige Folge gewesen wäre. Neue 270 Kilometer wurden aber aus den Betriebsüberschüssen jener Jahre bezahlt. Mit dieser Summe hätte man die Wünsche der Eisenbahnbediensteten erfüllen können. Sie ist ihnen zu Unrecht vorenthalten worden. Die Eisenbahnbeamten mögen aus der heutigen Verhandlung ersehen, daß sie auf dem Weg der Einzelpetition nichts erreichen. Da die gegenwärtige Krisis eine schlechende, sich vertiefende ist, so wird 1906 genau wie jetzt auf die schlechte Finanzlage hingewiesen werden können. Die Eisenbahner müssen sich zu einer Gesamtorganisation zusammenschließen, sie müssen den maßgebenden Faktoren vorrechnen: hier sind die Mittel auch zur Befriedigung unserer Wünsche, sie müssen eine ähnliche Denkschrift ausarbeiten, wie die Lehrer, sonst werden sie nicht weiter kommen.

Die Sitzung wird um halb 10 Uhr abgebrochen.

