

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

250 (25.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 132. öffentliche
Sitzung

Karlsruher Zeitung.

N. 250.

Mittwoch, 25. Juli

1906.

Badischer Landtag.

== Zweite Kammer. ==

132. öffentliche Sitzung

am Montag, den 23. Juli 1906.

Tagesordnung:

- Anzeige neuer Eingaben. Sodann
1. den Antrag der Abgg. Weichold und Genossen wegen Gewährung von Feuerungszulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag der Abgg. Muser und Genossen wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltsvertrags und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 29). — Drucksache Nr. 23a —
2. eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in Betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse, und den Antrag der Abgg. Weichold und Genossen bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39). — Drucksache „zu Nr. 14“ —
3. die Bitte der Reserveführer und Geizer der badischen Staatsbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Geizer. — Drucksache „zu Nr. 14 II“ —
4. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betreffend (Drucksache Nr. 18), und den Antrag der Abg. Weichold und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betreffend — Drucksache Nr. 18a —. Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Großministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marschall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Geh. Oberfinanzrat Dr. Nicolai, Oberregierungsrat Henn, Oberregierungsrat Herrmann in der Präsenz der letzten Sitzung irtümlicherweise als Regierungsrat Bitterich aufgeführt), Baurat Courtin.

Vizepräsident Dr. Zehnter eröffnet um 4 Uhr Minuten die Sitzung.

Es werden folgende Einläufe verlesen:

1. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Landtags, daß diese den Gesetzentwurf, die Vermögenssteuer, ebenfalls beraten und mit einer Anzahl Abweichungen von den Beschlüssen der Zweiten Kammer angenommen habe.

2. Schreiben des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten des Inhalts, daß er zur Beantwortung der Anfrage der Abgg. Muser u. Gen., die Vergabung von Bahnbauarbeiten in Offenburg betr., bereit sei.

Hierauf wird in die Tagesordnung (Fortsetzung der Beratung vom letzten Samstag) eingetreten.

Es ist hierzu ein Antrag der Abgg. Muser, Ihrig, Vogel, Fröhlich, Dr. Heimbürger, Benedek des Inhalts eingegangen:

Wir beantragen, den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die gesetzliche Regelung der Ruhezeit betreffend, der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Das Wort erhält zunächst, zugleich zur Begründung dieses Antrags

Abg. Muser (Dem.): Wir befinden uns heute in einer eigentümlichen, und ich darf wohl sagen, keineswegs beneidenswerten, sondern einer bedauerlichen Situation. Zum so und sovielten Male stellt sich uns eine Reihe alter Bekannter vor, die uns einen Wechsel präsentieren, auf dem das Akzept der Regierung steht und für den wir Mitglieder des Landtags in gewissem Sinn die Bürgschaft übernommen haben, einen Wechsel über eine anerkannte Schuldverpflichtung des Staates den einzelnen Forderungsberechtigten gegenüber, hinsichtlich deren die Regierung erklärt, daß der eigentliche Schuldner, der Staat, zur Zeit nicht imstande sei, seine Verpflichtung einzulösen. Mit anderen Worten, wenn ich das Ding beim rechten Namen nennen soll, der Staat erklärt, daß er hinsichtlich der Besserstellung der Eisenbahner, die er ja als eine notwendige und berechnete anerkennt, die Zahlung zu leisten außerstande sei. Ich darf deswegen gewiß mit Recht sagen, daß die Situation, in der wir uns befinden, keine beneidenswerte ist. Ich bin auch der Meinung, daß der Zeitpunkt nicht mehr in die weite Zukunft gerückt werden darf, in dem der Staat seine Verpflichtung — und eine solche ist es, es wird keine Gnabengabe von ihm begehrt — wird erfüllen müssen.

Ich weiß zwar sehr wohl, daß man die Verzögerung der Erfüllung dieser Verpflichtung immer mit den schlechten, finanziellen Verhältnissen un-

feres Staates zu begründen und im Hinblick auf diese finanzielle Lage des badischen Staates unsere Eisenbahner zu verträglichem sucht. Ich will nicht, insbesondere nicht bei dem vorgerückten Stadium, in dem unsere Landtagsverhandlungen sich befinden, der Frage näher treten, ob überhaupt die finanzielle Lage des Staates so schlecht ist, daß er diese bedauerliche Selbsteinschätzung vor der Öffentlichkeit vornimmt, die in der Tatsache zu finden ist, daß er eine zweifellos vorhandene Schuld nicht zu tilgen imstande sei. Ich will auch dem Versuch widerstehen, des Näheren zu untersuchen, woraus die finanzielle Lage des Staates, wenn sie wirklich so schlecht ist, wie sie geschildert wird, resultiert.

Es ist ja eine bekannte Tatsache, daß im wesentlichen daran schuld ist die finanzielle Abhängigkeit unseres Staates vom Reich, die Tatsache, daß das Reich mehr Ausgaben macht, als es normalerweise nach seinen Einnahmen machen dürfte, und daß infolgedessen die Heranziehung der Einzelstaaten, also auch des badischen Staates, in viel größerem Umfange geschieht, als sich mit einer gesunden Finanzpolitik der Einzelstaaten, also auch des badischen Staates verträglich. Es genügt die Konstatierung der Tatsache, um jeden darüber zum Nachdenken zu veranlassen, ob es denn bei derartigen Abhängigkeitsverhältnissen auf die Dauer in unserer Reichspolitik so fortgehen kann, wie es seither geschehen ist. Das ist das traurige Ende vom alten falschen Lied, daß gewisse Mehrkosten im Reich von den Reichern aufgebracht werden! Man muß nicht bloß zugeben, daß die Lebenshaltung teuer geworden ist, daß Lebens- und Genußmittel im Preise gestiegen sind, sondern auch daß wir unsere Schuldenverpflichtung großen Kreisen unserer Beamten und Arbeiter gegenüber zu tilgen nicht imstande sind. Es gab eine Zeit, in der die Linke des deutschen Reichstags auf diese Gefahr vergeblich hingewiesen hat. Heute wird, wie in manchen anderen Punkten, die Rechnung präsentiert, aus der man sehen kann, daß damals die Linksparteien den richtigen Standpunkt eingenommen haben.

Ich bin aber der Meinung, daß es für uns gar nicht auf die Frage der günstig oder ungünstigen Lage unserer Finanzverhältnisse ankommen kann bei Regelung der Frage, ob endlich einmal die notwendige Besserstellung unserer Eisenbahner in die Wege geleitet werden kann. Ich möchte nämlich wünschen, daß man nach allen Richtungen hin unser Eisenbahnwesen als ausgeschiedenen Verwaltungszweig behandelt, hinsichtlich seiner Einnahmen sowohl als auch seiner Ausgaben. Ich will mich deutlicher ausdrücken: In den Einnahmen, welche der Eisenbahnfiskus macht, repräsentieren sich nicht allein die Zinsen des Anlagekapitals und der sonstigen Betriebskosten, sondern es steckt auch in diesen Einnahmen ein Betrag, der gar nichts anderes ist, als das Erträgnis der Arbeit, die im Dienste der Eisenbahn von allen hier tätigen Faktoren geleistet worden ist. Wenn ich auf der Eisenbahn befördert werde, so leiste ich nicht eine Vergütung an die Staatskasse als einen teilweisen Ersatz der Zinsen des Anlehenkapitals u. s. w. und andererseits an diejenigen Arbeiter — dieses Wort im allgemeinen Sinn gebraucht —, die auf direktem oder indirektem Wege tätig sind, um meine Beförderung zuwege zu bringen, sondern ich zahle in dem Preis für mein Billet in einer Summe beide Vergütungen. Es wird aber niemand bestreiten, daß, wenn auch nicht juristisch, so doch national-ökonomisch betrachtet, der Teil unserer Eisenbahneinnahmen und der Eisenbahnrente, der sich als das effektive Erträgnis der Arbeit darstellt, demjenigen gehört, der die Arbeit geleistet hat. Wenn man also den Arbeitenden überhaupt, nicht allein den Arbeitern im engeren Sinn, bei Konstatierung der Tatsache, erstens, daß wir eine Eisenbahnrente haben, und zweitens, daß die

Arbeitenden nicht genügend honoriert sind, im Hinblick auf diese Verhältnisse das oder wenigstens einen Teil dessen gibt, was sie erarbeitet haben, so verabsolgt man ihnen eigentlich nur das, was ihnen gehört.

Bei einer derartigen Betrachtung der Dinge kommt es dann auf die übrige finanzielle Lage des Staates überhaupt nicht an. Was würde man beispielsweise von einem Privatunternehmer sagen, der rundweg erklärte: Ich mache eine Rente in meinem Unternehmen, ich gebe auch zu, daß meine Arbeiter, die mir das Herauswirtschaften dieser Rente mit ihrer Hände Arbeit ermöglichen, nicht genügend bezahlt sind, aber trotzdem bessere ich sie nicht auf, weil mich dies zuviel kostet? Man würde einfach sagen: Deine Rechnung ist falsch, du hast keinen Anspruch auf eine so große Rente, denn in deiner Rente steckt ein Teil des Erträgnisses der Arbeit deiner Arbeiter und du hast diesen zu geben, was ihnen in Wahrheit gehört.

Es kommt auch noch etwas anderes dazu. In sehr anerkennenswerter Weise hat die Großh. Regierung in ihrer Erklärung an die Budgetkommission erklärt, daß die Gehaltsrevision, die Aufbesserung der Bezüge unserer Eisenbahnbediensteten, überhaupt eine allgemeine sein müsse. Ich lege deshalb großen Wert auf die Hervorhebung dieser Zusage der Großh. Regierung, weil der leider abwesende Herr Kollege Fehrenbach es war, der, wenn ich mich recht erinnere, am 1. Juli ds. Js. bei einem anderen Anlaß die Meinung ausgesprochen hat, daß bei einer künftigen Gehaltsrevision eine allgemeine Aufbesserung unserer Beamten und Angestellten nicht notwendig sei, sondern daß man zu untersuchen habe, wo die Aufbesserung vorzunehmen und wo sie als nicht angängig zu verweigern sei. Ich freue mich, daß sich auch die Budgetkommission auf den Standpunkt der Regierung gestellt hat, und zwar beide mit der Begründung, daß im Hinblick auf die Steigerung der Preise insbesondere der notwendigen Lebensmittel, der „unentbehrlichen Verbrauchsgegenstände“, wie der Kommissionsbericht sich ausdrückt, die Besserstellung notwendig sei.

Es wäre nun auch bei dieser Gelegenheit außerordentlich verlockend, einmal etwas genauer zu untersuchen, woher denn diese Steigerung der Preise der notwendigen Lebensmittel kommt und darauf hinzuweisen und das Leben zu begründen, daß daran in erster Reihe die Regierung die Schuld trage, welche durch die Zustimmung zu unserer Zollpolitik im Bundesrat dies mitverbrochen hat. Es wäre ferner darauf abzuheben, daß die großen Mehrheitsparteien daran Schuld sind, die durch die Unterstützung dieser Zollpolitik eben diesen Effekt der Verteuerung unserer Lebensmittel mit herbeigeführt haben. Wenn der Herr Kollege Schmidt wieder einmal in großen Eisenbahnversammlungen über diese Dinge spricht, dann ersuche ich ihn, auch darauf aufmerksam zu machen, woher denn eigentlich diese Verteuerung der notwendigen Lebensmittel kommt. Und es sind schließlich, das sage ich auch ganz offen, unsere Eisenbahner zum Teil selbst daran schuld, weil sie bei den Reichstagswahlen immer wieder in großen Scharen diejenigen Leute in den Reichstag gewählt haben, die dort eine Zollpolitik treiben, die in ihrem Effekt eine Verteuerung der notwendigen Lebensmittel herbeiführt. Man sollte ihnen also einfach sagen: Wenn ihr wollt, daß es euch besser geht, dann wählt nächst einmal etwas besser. Das ist der wahre Sachverhalt.

Es ist von dem Herrn Berichterstatter bereits darauf hingewiesen worden, daß mit den vergleichenden Betrachtungen, die von Seiten der Großh. Regierung angeführt werden über die Frage, ob unsere Beamten und Angestellten im Verhältnis zu den Beamten und Angestellten anderer Staaten besser oder schlechter gestellt sind, etwas vorsichtig umgegangen werden muß. Ich verweise auf die

Ausführungen der deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung über diese Dinge in der Nummer vom 25. Januar und vom 15. Februar 1906, auf die ich hier im einzelnen nicht mehr näher eingehen werde. Sie haben gehört, das wesentliche besteht darin, daß man in mehr als einem Falle Personalausgaben in sehr erheblichem Betrag unter die Summe der allgemeinen Ausgaben aufgenommen, dann aber, wenn es sich um die Repartition auf die einzelnen Beamtenkategorien handelte, nicht alle die daran partizipierenden Beamten und Angestellten berücksichtigt hat, daß man z. B. so und so viel Stellvertreter dann einfach nicht aufgeführt hat, sodas natürlich das Endergebnis ein ganz schiefes und falsches sein mußte. Ich bin selbstverständlich weit davon entfernt, hier annehmen zu wollen, daß da irgend welche Absichtlichkeit vorlag, aber das darf ich doch sagen, daß wir allen Anlaß haben, mit der größten Vorsicht an derartige vergleichende Betrachtungen der Großh. Regierung heranzutreten.

Ich will mich nicht auf eine detaillierte Erörterung der einzelnen Petitionen einlassen, es ist das ja auch schon geschehen. In Wahrheit könnten wir einfach die Wiederholung der Reden beschließen, die wir vor 2 und auch vor 4 Jahren gehalten haben. Es ist ja eine bedauerliche Situation, daß wir immer wieder dasselbe sagen müssen. Im wesentlichen sind es ja dieselben Petitionen, die uns zur Verbesserung vorgelegt worden sind, immer mit demselben wesentlich negativen Resultat der allgemeinen Vertretung: Morgen, morgen, nur nicht heute, sagen die Regierungsleute. (Heiterkeit).

Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß die Beamten gegenüber mehr als einer Stelle der Regierungskategorie behaupten, daß hier die Regierung nicht die richtige Darstellung gebe. Ich will nicht einzelne Erörterungen anstellen, nur zwei Beispiele hier vorführen. Wir haben eine Petition des Vereins der Werkstätten- und Magazinschreiber vor uns. Sie wünschen, daß sie insbesondere mit den Kanzlei- und Rechnungsgehilfen gleich gestellt werden. In der Erklärung der Großh. Regierung ist nun gesagt, die Werkstätten- und Magazinschreiber seien mit einfachen Schreib- und Rechenarbeiten beschäftigt, sie seien nicht von der Großh. Generaldirektion der Staatsbahnen angestellt, sondern würden bei Bedarf wie sonstige Arbeiter von den Maschineninspektoren angenommen. Es wird mir nun mitgeteilt, daß die Sache so liegt, daß die Hilfsarbeiter der Bezirksstellen und der Werkstätten genau denselben Dienst wie die Kanzlei- und Rechnungsgehilfen leisten, also absolut keine einfache Schreib- und Rechenarbeit, daß ferner sämtliche Kanzlei- und Rechnungsgehilfen der Betriebswerkstätten, die im Jahre 1904 die Beamteneigenschaft erhielten, nicht von der Großh. Generaldirektion, wie man über annehmen mußte, sondern von den Maschineninspektoren als Hilfsarbeiter eingestellt waren, daß einige auch darunter gewesen sind, die aus der Arbeiterklasse hervorgingen, daß auch die Lokomotivheizer nicht von der Generaldirektion sondern von den Maschineninspektoren eingestellt werden.

Ich könnte Ihnen noch eine Reihe von Punkten hier aufzählen, hinsichtlich deren die betr. Kreise behaupten, daß die bezüglichen Darstellungen der Großh. Regierung hier nicht ganz korrekt seien. So verhält es sich insbesondere, ich glaube ziemlich deutlich nachweisbar, mit den Ausführungen der Großh. Regierung zu den Petitionen der weiblichen Eisenbahnbeamten. Sie finden dort auf Seite 47 des Kommissionsberichtes die Mitteilung der Großh. Regierung, die durchaus richtig ist, daß nach der Neuordnung die Gehilfin 12 Jahre — ich bitte das zu beachten — nach dem Dienst Eintritt eine Jahresvergütung von 1700 M. erhalte,

auch wenn vorher keine etatsmäßige Anstellung eingetreten sei. Also 12 Jahre nach dem Dienst Eintritt 1700 M. Es handelte sich an jener Stelle darum, nachzuweisen, daß man, wenn man schon nach 12 Dienstjahren auch ohne etatsmäßige Anstellung in den Bezug des relativ schönen Gehalts von 1700 M. komme, doch eigentlich über eine zu farge Bemessung des Gehalts zu klagen kein Recht habe. Schlagen Sie nun die Regierungserklärung um; da steht (Seite 48) ein weiterer Satz, der heißt: „Die Gehilfin tritt, wie bereits bemerkt, mit 14 Dienstjahren in die höchste Vergütung (1700 M.) ein, die sie in nicht etatsmäßiger Stellung erreichen kann; wenn sie dann nach ein- bis zweijährigem Bezug der Höchstvergütung die etatsmäßige Anstellung erlangt, so ist dies immer noch ein Fortschritt in richtiger Stufenfolge.“ Hier wird dargetan, daß das „Fortschreiten in richtiger Stufenfolge“ vorliege dann, wenn eine Gehilfin mit „14 Dienstjahren“ den Höchstgehalt von 1700 Mark hat, und dann nach zwei bis drei Dienstjahren etatsmäßige Anstellung erlangt. Der Fehler liegt nur darin, daß es hätte heißen sollen: „Die Gehilfin tritt, wie bereits bemerkt, mit zwölf Dienstjahren usw.“ nicht mit dem 14. Dienstjahr in die höchste Vergütung.

Ein weiteres Petition, dem ich auch das Wort reden möchte (es ist ein allgemeines), ist das, daß man die Anrechnung auch der Jahre bei der Pensionierung vornehmen möge, die nicht im Anstellungsverhältnis zurückgelegt sind. Es kann jemand den Dienst versehen wie ein etatsmäßig Angestellter, er trägt 6, 8, 10 Jahre lang vollständig die gleiche Verantwortung wie ein etatsmäßig Angestellter, allein, wenn es sich nun um die Pensionierung handelt, werden diese Jahre nicht berücksichtigt. Es wird mir nun versichert (die Richtigkeit der Mitteilung kann ich nicht nachkontrollieren), daß bei der Reichspost jede Stunde für die spätere Pensionierung zählt, auch wenn sie vor Eintritt in das Anstellungsverhältnis absolviert worden ist; daß also, wenn jemand 10 Jahre, 20 Jahre oder vielleicht noch länger, ohne angestellt gewesen zu sein, tätig war, ihm das bei der späteren Pensionierung zugerechnet wird. Es wird mir ferner mitgeteilt (auch das kann ich nicht auf seine Richtigkeit hin kontrollieren), daß bei der deutschen Reichseisenbahn jeder, der 10 Jahre angestellt ist, einen sogenannten Zuschlag von fünf Jahren erhält, bis er 40 Jahre alt sei; so daß also jemand, der mit 10 Jahren pensioniert wird, so behandelt wird, als hätte er bereits 15 Jahre Dienst getan usw. usw.

Mag dem aber sein wie ihm wolle: Jedenfalls scheint mir der Anspruch der Leute, um die es sich hier handelt, durchaus berechtigt und begründet, daß hinsichtlich der Anrechnung der Dienstjahre, die vor der etatsmäßigen Anstellung zugebracht sind, bei der Pensionierung anders vorgegangen werde, als es tatsächlich der Fall ist.

Ich möchte auch glauben, daß diejenigen Beamten, die, wie obige, die Stationsmeister, die eine ganze Nacht Dienst zu tun haben, Anspruch auf eine besondere Vergütung für Nacharbeit haben, u. daß dieser Anspruch ebenso begründet und berechtigt ist, wie das Verlangen, daß bei der Bemessung der durchschnittlichen Dienstzeit der Arbeiter die im Nachtdienst zugebrachte Zeit höher bewertet werden, d. h. mit einem Zuschlag berechnet werden sollte.

Ich möchte auch jetzt wieder, wie schon früher, darauf hinweisen, daß es mir durchaus notwendig zu sein scheint, daß ein mehr kontradiktorisches Verfahren zwischen der Eisenbahnverwaltung einerseits, den Beamten und Angestellten andererseits stattfindet, als es tatsächlich statzufinden scheint; und ich möchte insbesondere glauben, daß, wenn wir im nächsten Landtag die allgemeine Ge-

haltsrevision vorzunehmen haben, wir von uns aus Wert darauf legen müssen, in eine intimere Beziehung und Fühlung zu den betreffenden interessierten Kategorien von Beamten und Angestellten zu kommen, damit wir nicht mehr wesentlich nur auf die Information angewiesen sind, die wir von Seiten der Grob. Regierung erhalten und die ja doch (das ist menschlich, ja auch durchaus begreiflich!) immer einen etwas einseitigen Standpunkt einnimmt.

Was die nichtetatmäßigen Beamten anbelangt, so ist es ja ganz richtig und auch im Bericht mit Recht hervorgehoben, daß man, als wir die Etatmäßigen hinsichtlich ihrer Wohnungsgeldbezüge aufbesserten, auch der Nichtetatmäßigen gedacht hat; es ist ja auch im Nachtragsbudget von 1902/03 ein ganz nennenswerter Betrag aufgenommen worden. Es ist auch richtig, daß daran die nichtetatmäßigen Beamten insofern partizipieren, als sie infolgedessen eine Gehaltszulage erhielten, die bei einzelnen sogar 10 Prozent des damaligen Gehaltes ausmachte. Aber es wird, und darum handelt es sich heute bei uns, es wird darüber geklagt, daß nicht dieselbe Berücksichtigung, dieselbe Dotierung auch den nichtetatmäßigen Eisenbahnbeamten zuteil geworden sei. Es soll nämlich den nichtetatmäßigen Eisenbahnbeamten (Schaffner, Heizer, Weichenwärter, Wagenwärtergehilfen) eine jährliche Zulage von nur 20 bis 30 M. zuteil geworden sein. Die nichtetatmäßigen Assistenten (die Gehilfen im Betriebsbureau und Kanzleidienst) hätten gar keine Aufbesserung erhalten, sondern man habe nur die Zulagefristen etwas gekürzt, und diese Kürzung habe für den Einzelnen finanzielle Wirkung gar nicht gehabt, da sie bei den Gehilfen, die Mittelschulvorbildung haben, erst mit dem zehnten, bei den anderen erst mit dem zwölften Dienstjahr eintritt, wo der Assistent also bereits einige Zeit angestellt sein soll.

Nun einige Worte über die sogenannte Lohnordnung. Ich muß wirklich sagen „sogenannte“, weil es mir eine eigentliche Lohnordnung nicht zu sein scheint. Ich finde, daß die Grob. Regierung dieser Lohnordnung schon ein höchst eigentümliches, aber ich darf wohl auch sagen charakterisierendes Begleitschreiben mit auf den Weg gegeben hat, indem sie in ihrer Zuschrift vom 29. Juni d. J. an die Budgetkommission sagt: „Ohne Lohnordnung konnten vielfach Arbeiter vermöge ihrer Tätigkeit und Brauchbarkeit einen höheren Lohn erreichen, unter Umständen auch rascher vorrücken, als es ihnen jetzt unter der Werkstättenlohnordnung möglich ist.“ Gleich der erste Paragraph — und der ist die Grundlage, von der die Grob. Regierung bei der Frage der Regulierung der Löhne ausgegangen ist — gleich der erste Paragraph fordert die Kritik auf das allerentschiedenste heraus: Es wird hier gesagt: „Diese Lohnordnung ist eine Verwaltungsvorschrift, kein Arbeitsvertrag“. Es ist richtig; es ist keine Arbeitsvertrag; es ist auch richtig, daß sie tatsächlich eine „Verwaltungsvorschrift“ ist, aber ich halte es nicht für Recht, daß sie eine Verwaltungsvorschrift ist. Die Eisenbahnverwaltung steht dem Arbeiter gegenüber als der Arbeitgeber; die Arbeiter sind nicht in einem Beamtenverhältnis zur Eisenbahnverwaltung, solange sie eben Arbeiter sind, sondern sie stehen der Eisenbahnverwaltung wesentlich gegenüber als Arbeitnehmer. Nun kann natürlich von einem „Lohnvertrag“, von einem „Arbeitsvertrag“ gar keine Rede sein, wenn nur einseitig der eine Interessent, nämlich der Arbeitgeber, die Löhne normiert, von Obrigkeit wegen die Lohnsätze fixiert. Zu einem „Vertrag“ gehören eben zwei. Diese Lohnordnung sollte nach meinem Dafürhalten, wenn auch nicht ein Arbeitsvertrag, das kann sie juristisch nicht sein, so doch jedenfalls keine Verwaltungsvorschrift — sie sollte ein Statut sein. Wenn ich in eine Genossenschaft eintrete, so schließe ich durch diesen Eintritt einen Vertrag erst ab.

Das Genossenschaftstatut ist dann bindend, es gilt für mich, wie es auch für die Genossenschaft selbst gilt. Es normiert meine Rechte, meine Pflichten, aber auch die Rechte des anderen Teils. Hier liegt nun aber die Sache so: die Grob. Regierung zieht direkt aus ihrem durchaus unberechtigten Standpunkt die Konsequenz, indem sie sagt: „Die Eisenbahnverwaltung ist an die Lohnsätze weder nach oben, noch nach unten gebunden.“ Ja, was ist das für eine Lohnordnung? Das ist eine Lohnordnung (Sehr richtig!), wenn derjenige Teil, der eben gerade sichere Verhältnisse schaffen soll, ganz kategorisch und offiziell erklärt, daß er sich an die Lohnsätze weder nach oben, noch nach unten bindet. Damit ist die sichere Basis vollständig verrückt, bzw. gar nicht geschaffen, welche die betreffenden Arbeiter mit Zug und Recht geschaffen haben wollten. So sagt die Grob. Regierung in demselben Paragraphen: „Die Lohnbemessung hat, „so weit möglich“, gemäß den Regelbestimmungen dieser Lohnordnung zu erfolgen.“ Sie sehen, Kautschukbestimmungen, wo Sie hinbliden. Alles eher, als was die Arbeiter verlangten und mit Recht verlangten, und was auch die Konsequenz des Standpunktes wäre, den der Landtag eingenommen hat. Sichere Verhältnisse müssen hier geschaffen werden, die Garantie ist zu bieten, daß hier, wo es sich um Regelung der Lohnbezüge handelt, jede Willkür ausgeschlossen ist und der einzelne weiß, wovon er ist.

So erklärt sich auch ganz konsequent, daß die Gr. Regierung ausspricht, die Arbeiterausschüsse — dagegen habe sie nichts — könnten sich hinterher ruhig über die Materie aussprechen, aber vorher könnten sie nicht angehört werden darüber. Warum denn nicht? Warum sollte denn in einer Zeit, wo das sozialpolitische Bewußtsein allgemein gewachsen ist, es nicht angängig sein, daß, bevor man eine Lohnordnung macht, man mit den Arbeiterausschüssen sich ins Benehmen setzt und mit den Leuten, die aus der Praxis heraus wissen, worauf es im Leben ankommt, viel besser als die Herren am grünen Tisch, sich ausspricht? Ich bin überzeugt, es würde denn etwas Besseres, etwas Korrekteres bei der Regulierung der Materie herauskommen. Ich bedauere, daß die vorherige Anhörung der Arbeiterausschüsse nicht geschehen ist, und ich bezweifle sehr, daß die Grob. Regierung, wenn sie auch noch so gute Absichten gehabt haben mag, da die nötige Ruhe erreicht haben wird.

Zu Konsequenz des Standpunktes der Grob. Regierung ist in § 2 gesagt, daß die Arbeiter in den Werkstätten nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung im Zeitlohn oder Stücklohn beschäftigt werden. Bekanntlich ist die Frage des Stücklohns auch eine sehr umstrittene. Ich habe mich im letzten Landtage darüber ausgelassen, ich will das früher Gesagte heute nicht wiederholen.

Auch habe ich Bedenken gegen § 3, der sagt: „Jeder Arbeiter hat bei befriedigender Dienstleistung — dagegen ist nichts zu sagen — und tadellosem Verhalten Aussicht auf regelmäßiges Vorrücken.“ Ich verkenne nicht, daß eine ähnliche Bestimmung im Beamtengesetz sich befindet. Daraus folgt aber nicht, daß sie vorhanden sein muß. Der Ausdruck „tadelloses Verhalten“, das neben befriedigender Dienstleistung gefordert wird, wenn der Arbeiter Aussicht auf regelmäßiges Vorrücken haben will, ist außerordentlich dehnbar, und es kann darunter sehr Vieles verstanden werden, was wir im Hause darunter nicht wollten verstanden sehen.

Ebenso wird beanstandet, daß die Arbeiterklasse, von denen der § 5 spricht, in der Zahl von 6 geschaffen sind, deren Lohnunterschied pro Tag 50 Pf. beträgt, statt, wie es genügen würde, in der Zahl von dreien.

Daß das Lohnalter erst mit der Vollendung des 22. Lebensjahres beginnen soll, verstehe ich nicht. Ferner verstehe ich auch nicht, daß der Grundlohn nur steigt bis zum

30. Dienstjahre und schon aufhört mit dem 55. Lebensjahre.

Ich habe mich bemüht, ganz objektiv und unparteiisch an die Beurteilung der Fragen heranzutreten; aber das Resultat dieser eingehenden Untersuchung war eben das: Das, worauf es ankommt und ankommen muß, bietet die Grob-Regierung nicht. Ich möchte die Grob-Regierung dringend eruchen, anlässlich der nächsten Gehaltsrevision auch die Lohnordnung einer Revision zu unterziehen und zu diesem Zwecke sich als Arbeitgeber, den übrigen Arbeitgebern mit gutem Beispiel vorangehend, mit den Arbeiterausschüssen, mit den Männern des praktischen Lebens ins Benehmen zu setzen. Das ist durchaus keine Schande für die Regierung.

Ich müßte mir eine gewisse Reserve auferlegen in Behandlung dieses Teils der heutigen Tagesordnung, weil mir ein Antrag eingereicht haben und ich mich zu diesem anderen Gegenstand, der gesetzlichen Regelung der Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten, noch äußern muß und doch Ihre Zeit nicht ungebührlich in Anspruch nehmen darf. Einige Zeit müssen Sie mir aber schon gewähren. Denn die Dinge, um die es sich hier handelt, sind so außerordentlich wichtig, daß sie es verdienen, gründlich durchberaten zu werden, und ich es für durchaus unrichtig halte, wenn man aus irgend welchen Gründen, etwa wegen der vorgerückten Zeit, einer Materie, die von so großer Tragweite ist, die nötige und verdiente Beachtung nicht mehr schenken möchte.

Was unseren Antrag anbelangt, so ist sein Schicksal entschieden. Aber ich habe die feste Ueberzeugung, daß das, was heute mit ihm geschieht, nicht immer das Los dieses Antrages sein wird. Er wird wiederkehren, und solange ich noch die Ehre habe, hier im badischen Landtag tätig sein zu können, das Versprechen gebe ich Ihnen, so lange und so oft wird dieser Antrag wiederkommen. Er ist mindestens so wichtig wie die Frage der finanziellen Besserstellung des Personals. Wo die Gesundheit, das Leben und das Lebensglück von Tausenden unserer Mitbürger auf dem Spiele steht, und darum handelt es sich hier, da haben wir doch eine Frage vor uns, die die gesetzgeberische Regelung geradezu dringend herausfordert. Ich möchte die geehrten Herren Kollegen ersuchen — ich kann das ja heute so erschöpfend nicht tun, als ich es möchte, ich müßte sonst viel längere Zeit in Anspruch nehmen als ich darf — ich möchte die geehrten Herren Kollegen eruchen, zu ihrer eigenen besseren Information sich einmal die Beilage der Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung, Jahrgang 1906, etwas näher anzusehen, den Artikel „Zur Frage der Dienst- und Ruhezeit“. Insbesondere möchte ich Sie aufmerksam machen auf eine vorzügliche Abhandlung, hinsichtlich deren Einzelheiten ich ab und zu einen anderen Standpunkt einnehme, die aber im großen und ganzen wenigstens einen Einblick in die Materie verschafft, um die es sich handelt. Die Abhandlung ist erschienen im Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, herausgegeben von Sombart, „Der Fiskus als Arbeitgeber im deutschen Staatsbahnwesen“. Der Verfasser ist der bekannte Professor Loh in München. Ich verweise auch besonders auf die ganz vorzügliche „Denkschrift, betreffend die Dienst- und Ruhezeit des Personals der deutschen Eisenbahnen“, der Sie in meinen weiteren Ausführungen häufig begegnen werden. Es hat mich gefreut, daß unter den Einwendungen gegen unseren Antrag keine nach der Richtung erschien, daß den Staat das gar nichts angehe, sondern daß man die Regelung füglich dem betreffenden Ressort der Eisenbahnverwaltung überlassen könne. Es ist eben eine erfreuliche Erscheinung, daß das soziale Bewußtsein, von dem ich vorhin bereits sprach, ganz gewaltige Fortschritte gemacht hat. Man hat nichts mehr da-

gegen einzubringen, daß von Staatswegen in die freie Bewegung unseres Verkehrs und unseres Verkehrslebens eingegriffen wird, wo es notwendig ist. Wir haben hier ein Stück gefunden Sozialismus vor uns. Wenn ich das sage, so komme ich nicht in Verdacht, Sozialdemokrat zu sein. Es ist ein gewaltiger Unterschied zwischen Sozialismus und Sozialdemokratismus. Jeder Sozialdemokrat ist Sozialist, aber nicht jeder Sozialist ist Sozialdemokrat.

Wir haben den Versuch einer gesetzlichen Regelung auch schon in unserer Gewerbeordnung. Ich verweise in dieser Hinsicht auf § 105 a wegen der Sonntagsruhe, 120 c usw. Es haben bereits die Vereinigten Staaten von Nordamerika ein Gesetz erlassen — beachten Sie das Wort Gesetz —, durch das die Arbeitszeit aller Handarbeiter und gewerblicher Arbeiter, die im Dienste der Vereinigten Staaten oder im Distrikt von Columbia stehen, auf acht Stunden eines Kalendertages festgesetzt ist. Wir haben also auch hier eine gesetzliche Regelung, abgesehen von der Schweiz. In erster Reihe verlangen wir eine gesetzliche Regelung der Ruhezeit nicht bloß für die Eisenbahnbetriebsbeamten, sondern für alle im Eisenbahndienst Beschäftigten. Wie es in der Schweiz geregelt ist, das brauche ich im einzelnen nicht vorzuführen, Sie haben ja in dieser Richtung die Mitteilungen in dem Kommissionsbericht unseres Herrn Berichtstatters, wo Sie eine Gegenüberstellung der einzelnen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnen und auf der anderen Seite der Normen des in Betracht kommenden schweizerischen Gesetzes finden.

In der Schweiz ist die Arbeit auch nicht von einem Tag zum anderen geleistet worden. Es sind die Bestrebungen des Personals der schweizerischen Verkehrsanstalten um eine bessere Regelung ihrer Ruhezeit in die sechziger Jahre zurückzuführen. Es haben dort zunächst die Vereine für Sonntagsheiligung eine namhafte Agitation entfaltet. Es kam das Eisenbahngesetz — ich lege den Nachdruck auch hier auf das Wort Gesetz — vom 28. Dezember 1872 zu Stande. Nach ihm sollte das Personal der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen, sowie der vom Bund betriebenen oder konzessionierten sonstigen Transportanstalten — gemeint sind Post- und Telegraph — jeden dritten Sonntag vom Dienst befreit bleiben müssen. Diese Gesetzesbestimmung, das will ich zugeben, hat in der Praxis aber ihre eigentliche Geltung nicht erhalten, indem man zu viele Ausnahmegestimmungen zugelassen hat, die dann dahin führten, daß das Gesetz im wesentlichen auf dem Papier stand, aber nicht in der Praxis gehandhabt wurde. Der schweizerische Bundesrat hat in anerkennenswerter Weise verschiedene Versuche gemacht, um hier Wandel zu schaffen, er hat die „Normalien zur Regelung der Arbeitszeit bei den Transportanstalten“ erlassen. Man ist aber zu der Ueberzeugung gekommen, daß mit einem allgemeinen Gesetz hier nicht das zu erstrebende Ziel erreicht werden kann, sondern daß man nur Abhilfe zu schaffen in der Lage sei durch Erlassung eines Spezialgesetzes. Dieses Spezialgesetz ist erlassen worden, und zwar wohl unter dem Einfluß der damals in Berlin tagenden Internationalen Konferenz für Arbeiterschutz, welche bekanntlich großes Material gezeitigt hat, und auf welcher namhafte Sozialpolitiker tätig gewesen sind. Der schweizerische Bundesrat hat dann der Bundesversammlung im Jahre 1890 einen Gesetzentwurf vorgelegt. Dieser brachte hauptsächlich die 17 freien Sonntage, 14 freie Werktage und einen Maximalarbeitstag von 12 Stunden. Ich kann verraten, daß die Eisenbahnverwaltungen zunächst einen energischen Protest gegen die gesetzliche Regelung dieser Materie losließen, und daß auch sie wie die Grob-Regierung zuerst die finanziellen Bedenken in den Vordergrund schoben, daß aber trotzdem der Nationalrat wie der Staatsrat der Schweiz

jobiel sozialpolitisches Empfinden gehabt haben, um zu erkennen, daß in einer so hochwichtigen Frage die angeblichen finanziellen Bedenken nicht ausschlaggebend sein dürfen. Sie haben dann das Bundesgesetz vom 27. Juni 1890 erlassen, nach dem Uebertretungen durch den Unternehmer Geldstrafen bis zu 1000 M. im Einzelfall nach sich ziehen sollen. Im Jahre 1894 wurde eine Kontrollinstanz errichtet. Aber auch jetzt war es nicht möglich, dem Gesetz in der Praxis die erforderliche Geltung zu verschaffen, sodaß es dann schließlich nötig war, ein weiteres Gesetz zu erlassen, nämlich das Gesetz vom 19. Dezember 1902, von dem jetzt die Rede ist. Es ist das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten.

Die Einwendungen der Großherzoglichen Regierung gegen unseren Antrag gehen nun zunächst dahin, man habe finanzielle Bedenken, es koste ca. 3 Millionen, wenn man ähnlich, u. so haben wir es ja verlangt, dem Vorgehen der Schweiz die Materie gesetzlich regeln. Ich habe zunächst doch große Bedenken in bezug auf die Richtigkeit der Zahlen, und zwar um deswillen, weil die Großh. Regierung nicht angibt, auf welcher Grundlage sie zu einer solchen derartigen Berechnung gekommen ist. Wir können ihre Aufstellung also garnicht nachprüfen, und die Großh. Regierung darf es uns gewiß nicht verübeln, wenn wir nicht so leichtgläubig sind, daß wir ohne weiteres eine derartige Behauptung auch ohne Begründung — insbesondere im Hinblick auf andere Irrtümer, von denen ich bereits gesprochen habe — als richtig zugeben. Aber sei dem wie ihm wolle. Zunächst sollte es sich doch garnicht um die Geldfrage handeln, und wenn Sie beachten, daß, was ich bereits vorhin angeführt habe, in unsern Eisenbahneinnahmen eben auch Arbeitsertragnis steckt, da müßten Sie doch auch mit mir zur Einhaltung des Standpunktes gelangen: Wir wollen nicht eine Mente und überhaupt Eisenbahneinnahmen auf Kosten der Gesundheit, und, wie ich vorhin sagte, des Lebensglückes von so und so viel Tausenden unserer Mitbürger erzielen. Es kann die Großh. Regierung auch die Einwendung nicht bringen, die man ab und zu gegen eine gesetzliche Regelung der Ruhezeit für die Privatunternehmen vorbringt, die Einwendung nämlich, daß im Hinblick auf die Konkurrenz des Auslandes eine einseitige Regelung dieser Frage von einem Partikularstaat nicht möglich sei. Die Großh. Regierung kann diese Einwendung schon um deswillen nicht bringen, weil sie hier ja tatsächlich ein Monopol hat, also Konkurrenzrücksichten auf das Ausland hier gar nicht in Betracht kommen können. Allein stellen wir uns einmal auf den Standpunkt, daß die Geldfrage hier mitzuzprechen hätte, die Großh. Regierung gibt eigentlich selbst die Widerlegung dieser ihrer Argumentation, indem sie uns auf die Regelung der Sache durch das Reich hinweist unter Anrufung des § 43 der Reichsverfassung. Dieser § 43 verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, die Eisenbahnen jederzeit in einem, die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande zu erhalten, und die Großh. Regierung meint nun, mit bezug auf diesen § 43 sei es wohl Sache des Reiches, diese Frage zu regeln, da die nötige Sicherheit unserer Bahnen eben auch mit der Ruhezeit der Eisenbahner selbst zusammenhänge (Abg. Kolb: Sehr richtig!). Für diese Einräumung bin ich sehr dankbar. Ich bräunte sie an und für sich nicht, denn sie liegt auf der Hand. So und so viele Eisenbahnungsglücke und so und so viele Betriebsunfälle, von welchen letzteren man draußen im Publikum garnichts erfährt, sind tatsächlich darauf zurückzuführen, daß infolge einer Ueberarbeitung und damit zusammenhängender physischen und psychischen Erschlaffung des Personals eben bei dem besten Willen die Leute nicht mehr imstande sind, die Augen so offen zu halten und so rasch zu disponieren, wie es

gerade der Eisenbahner tun muß. Sie dürfen nur beachten, daß gerade diese Leute, diese Bediensteten, den Nachtdienst zu absolvieren haben, der bekanntlich die Gesundheit auf das schwerste angreift und der Nervenstörungen und Nervenüberreizungen hervorrufen, deren schädliche Wirkung man oft erst dann anerkennt, wenn sie im späteren Lebensalter in irgend einer Krankheitserscheinung so zutage treten, daß sie nicht mehr gezeugnet werden können. Ich weiß ja sehr wohl, daß bei so und so vielen Eisenbahnunfällen, die zu einer forensischen Behandlung führen, eine Freisprechung wegen Uebermüdung des Bediensteten nicht eintritt. Es ändert dies an der Tatsache der Uebermüdung gar nichts. Zur Freisprechung gehört der Ausschluß der freien Willensbestimmung, die vollständige Bewußtlosigkeit usw. Dann heißt es: So übermüdet war er tatsächlich nicht, daß er in Wahrheit nicht mehr gewußt hat, was er tut, also kann er nicht freigesprochen werden. Sie können also aus der Tatsache, daß so wenig Freisprechungen oder vielleicht gar keine aus dem fraglichen Grunde eingetreten sind, durchaus nichts für Ihren Standpunkt schließen, sondern Sie können höchstens den Schluß daraus ziehen, daß man im Gebiete des Strafrechts zu rigoros ist, wenn es sich um die Frage handelt, ob jemand sich in einer normalen Geistesverfassung befunden hat, als er eine angebliche Straftat begangen hat.

Ich sprach vom Nachtdienst, und der ist ganz besonders auch hier in Berücksichtigung zu ziehen. Es ist der bekannte Kettenlofer gewesen, der über die Physiologie des Schlafens geschrieben hat. Er führt aus, daß der Schlaf am Tage die Nachtruhe niemals ersetzen könne, daß von der Sauerstoffmenge, welche die Lunge während 24 Stunden einatmet, auf die Nacht zwei Drittel und den Tag ein Drittel entfällt, so daß also in Wahrheit in der Nacht der nötige Sauerstoff für das Leben und die Tagesarbeit aufgespeichert werden muß. Und wenn Sie bedenken wollen, wie der sogenannte Ruhetag unserer Eisenbahner aussieht, tatsächlich aussieht, so werden Sie auch von diesem Gesichtspunkte aus schon zugeben müssen, daß hier die nötige Erfrischung an Geist, an Seele und Körper nicht eintritt, die eintreten müßte, wenn von einer wirklichen Ruhe gesprochen werden sollte. Unsere mittleren und kleineren Eisenbahner haben durchschnittlich kleine Wohnungen. Wenn sie an einem Werktag, auf den der Ruhetag fällt, — das ist ja das Normale — nach Hause kommen, so läßt sie der Lärm der Straße und der Lärm im Hause, insbesondere wenn Kinder vorhanden sind, eben gar nicht die nötige Ruhe finden, insbesondere wenn sie auf einem engen Raum mit ihrer Familie zusammenwohnen müssen, weil sie im Hinblick eben auf ihre schlechten Einkommensverhältnisse genötigt sind, einen Teil ihrer Wohnung zu vermieten. Insbesondere wirkt zu dieser Uebermüdung mit die Abstrapazierung, das Aufbrauchen der Nerven bei diesem Gassen und Eilen, dem der Eisenbahner ausgesetzt ist, der Mensch, der immer getragen ist von dem Bewußtsein der großen Verantwortung, immer geängstigt durch die Furcht vor der Strafe für das geringste Versehen, das ihm passiert. Wenn ein solches einen Erfolg verursacht, kann der Mann wochen- und monatelang ins Gefängnis kommen, wenn sein Versehen auch noch so klein war. Es steht ja hinter jedem der Staatsanwalt. Wenn der Eisenbahner etwas schuldig macht, da gibt es keine höhere Instanz, die dann den Fehler der unteren korrigiert. Er bekommt dann im Gefängnis Gelegenheit, darüber nachzudenken, was er hätte leisten sollen, gleichviel ob er es auch hätte leisten können dem Gesundheits- bezw. Krankheitszustand unserer Personals zeigen sich dann erst später die entsprechenden Schädigungen.

Es hat ein Statistiker für das Jahr 1890 berechnet, daß die meisten Lokomotivbeamten — und das Lokomo-

tiyperonal weist den allerrungünstigsten Gesundheitszustand auf — im Alter von 46—50 Jahren mit einem Dienstalter von 19,7 Jahren dienstunfähig wurden, die meisten Zugbegleitungsbeamten im Alter von 51—55 Jahren mit 21 Dienstjahren, die meisten Stationsbeamten im Alter von 56—60 Jahren mit 27,3 Dienstjahren usw. usw.

Sie dürfen auch, wie ich vorhin gesagt habe, die Frage der Betriebsunfälle nicht bloß beurteilen nach den in der großen Öffentlichkeit bekannt werdenden Vorkommnissen, sondern es darf auch mit Zug und Recht hervorgehoben werden, daß eine Reihe sehr kostspieliger kleinerer Betriebsunfälle mehr kostet oder mindestens gerade soviel kostet, als die Mehrausgabe betrüge, die man für eine entsprechende Vermehrung unseres Personals zu machen hätte. Wie gerade der Einfluß der durch Uebermüdung herbeigeführten körperlichen und seelischen Depression auf die Zahl der Unfälle wirkt, das kann ich Ihnen allerdings nicht aus statistischen Erhebungen der Eisenbahn mitteilen, denn solche liegen nicht vor. Aber in der vorhin mehrfach genannten sehr lehrreichen Denkschrift finden Sie Untersuchungen der Gewerbeinspektoren. Es sind nach Erhebungen der Gewerbeinspektion für Schwaben u. Neuburg im Jahre 1892 im gleichnamigen Regierungsbezirk 546 Unfälle im Betriebe vorgekommen. Von diesen treffen die meisten Unfälle auf den Montag, nämlich 800 pro Tausend. Für Sachverständige in diesen Dingen brauche ich nicht zu sagen, daß dieser Tag, weil der Montag auf den Sonntag kommt, nicht mitprechen darf. Am Dienstag 780 pro Tausend, am Mittwoch ebenfalls 780 pro Tausend Unfälle, am Donnerstag 950 pro Tausend, am Freitag 940 pro Tausend, also nahezu ebensoviel, und am Samstag 970 pro Tausend. Das im Privatbetrieb, wo doch die meisten Arbeiter eine regelmäßige Nachtruhe haben, denn das möchte ich hier schon bemerken, der Ruhesonntag beginnt für unsere Industriearbeiter mit dem Kalendersonntag, es geht schon eine Nachtruhe voraus und folgt eine solche nach, während die Bestimmungen der Eisenbahn hinsichtlich der Berechnung der Dienstruhe der Eisenbahner nur von 24stündiger Dienstruhe sprechen. Die Eisenbahner haben keinen Anspruch darauf, daß eine Nachtruhe vorausgeht und eine Nachtruhe nachfolgt. Dann beachten Sie, daß ein großer Teil des Eisenbahnpersonals auf Nebenverdienst angewiesen ist, der dem Betreffenden entgeht, wenn er nicht wirklich arbeitet. Leider kommt es dann so, daß manch einer, der im Hinblick auf seine Verpflichtungen der Familie gegenüber sich ins Bett legen sollte, weil er in Wahrheit krank ist, lieber Dienst tut, weil ihm sonst jene Nebenbezüge entgehen. Mit anderen Worten, es läßt sich der wirkliche Gesundheitszustand der Eisenbahner gar nicht in seiner effektiven Höhe berechnen. Die Schweiz, und darauf lege ich großen Wert, hat gesetzlich verlangt, daß mindestens 17 freie Sonntage vorhanden sein müssen. Die Sonntagsruhe hat nicht bloß ihre religiöse Bedeutung, sie hat auch ihre intellektuelle, wenn ich so sagen darf — der Mensch soll auch für seine kulturellen Bedürfnisse etwas Zeit haben —, auch ihre ethische Bedeutung. In Baden soll monatlich mindestens ein Ruhetag auf einen Sonntag fallen und an Sonn- und Feiertagen soll womöglich auch Gelegenheit zum Kirchenbesuch gegeben werden. Ich habe von der ethischen Bedeutung gesprochen. Ohne eigentlichen Sonntag gibt es nämlich kein eigentliches Familienleben. Wenn Sie auch den Eisenbahner in der Woche einen Ruhetag gewähren, so kommt er da meist nach Hause, wenn die Kinder schon schlafen, und geht von Hause fort, wenn Kinder und Frau noch schlafen. Ein eigentliches Familienleben mit seinen erhebenden und seinen erzieherischen Folgen, das hat der Mann nicht, wenn nicht für eine andere Bemessung der freien Sonntage gesorgt wird.

Die Ruhetage anlangend, habe ich bereits bemerkt, daß bei uns im Monat mindestens 2 gewährt werden sollen, bei einfachen Betrieben, z. B. bei Nebenbahnen, genügt auch einer. Bei den letzteren hat man wohl daran gedacht, daß der Mann weniger intensiv arbeitet. Das mag sein, aber was er an Intensität der Arbeit nicht leistet, das leistet er an Extensität der Arbeitszeit. Die Arbeitszeit kann ja bis zu 16 Stunden gehen, und alle diese 16 Stunden muß der Mann eben im Dienste sein. Es ist mir deshalb gar nicht verständlich, warum man für solche Leute unter Umständen nur einen Ruhetag als notwendig anerkennt. Das schweizerische Gesetz verlangt 52 Ruhetage in angemessener Verteilung. Der internationale hygienische Kongreß hat in seiner Budapester Tagung Forderungen aufgestellt, die allerdings hinter dem, was die Schweiz geleistet hat, und was ich verlange, zurückbleiben, aber doch hinsichtlich dessen, was geboten werden soll, einen bedeutenden Vorsprung aufweisen. Die Sektion für Eisenbahnhygiene hat auf Antrag des Bahnarztes Dr. Brähler einstimmig die Forderung aufgestellt, daß dem Eisenbahnpersonal mindestens alle 10 Tage eine 24stündige Ruhepause gewährt werden soll, neben dem jährlichen Urlaub von mindestens 14 Tagen, der mit dem Dienstalter steigen soll. Also, die Zahl der gewährten Ruhetage ist keine genügende, aber auch die Dauer ist nicht genügend. 24 Stunden soll er betragen. 24 sich unmittelbar folgende Stunden müssen hier als Ruhezeit gelten, gleichgültig, welche Dienstleistung vorausgegangen ist oder nachfolgt, und gleichviel, in welche Zeit (Tages- oder Nachtzeit) diese 24 Stunden fallen. Ein Beamter, sagt die Denkschrift, der morgens um 4 Uhr dienstfrei wird und nach 24 Stunden, morgens 4 Uhr, wieder den Dienst antreten muß, hat einen vollen Ruhetag nach unserer Bestimmung, während in der Schweiz die Sache gerechter geregelt ist. Es ist dort auch nur von 24stündigem Ruhetag die Rede, aber er muß mit einer Nachtruhe endigen, und es muß ihm eine minimale Ruhezeit von 8 bis 10 Stunden vorausgehen. Es ist also in Wahrheit der Ruhetag in der Schweiz, trotzdem er formell nur 24 Stunden in sich schließt, ein ganz anderer. Ich mache auch besonders darauf aufmerksam, daß nach unseren Bestimmungen bei dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal von einem „monatlichen Durchschnitt der täglichen Dienstdauer“ die Rede ist. Das ist eine außerordentlich wichtige und bedenkliche Norm, dieser monatliche Durchschnitt der Dienstdauer. Es werden da die wirklich geleisteten Arbeitsstunden zusammengezählt und die Summe der wirklich geleisteten Arbeitsstunden wird dann durch die volle Zahl der Monattage geteilt, also ohne Abzug der Ruhetage. Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit ist also keine tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden, sondern diese beträgt mehr. Es ist zu verlangen: Im Jahr 52 Ruhetage, worunter mindestens 17 Sonntage. Die Ruhetage haben zu beginnen mit Ablauf der Nachtruhe und dauern 24 Stunden. In die durchschnittliche Dienstzeit dürfen die Ruhetage nicht eingerechnet werden.

Nun einige Worte bezüglich der Regelung des Nachtdienstes. Daß der Nachtdienst an u. für sich eine Verfündigung gegen die Natur ist, habe ich bereits ausgeführt. Ich will das nicht wiederholen. Bei uns ist die Sache nun so geregelt, daß im Nachtdienst kein Beamter mehr als sieben Nächte hintereinander beschäftigt werden darf. Was ist aber unter Nachtdienst zu verstehen? Diese Frage wird sehr verschieden beantwortet. Die allgemeinen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnen enthalten hierüber nichts; die meisten Verwaltungen sagen, ein Nachtdienst ist nur die Zeit von 12 Uhr nachts bis morgens 4 Uhr. Die Reichseisenbahn anerkennt dagegen als Nachtdienst die Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Die Schweiz berechnet nun die Nachtarbeit zu-

nächst um 25 Prozent höher, als die Tagesarbeit. Die Reichspostverwaltung sogar um 50 Prozent. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß ein großer Wert darauf zu legen ist, gesetzlich festzustellen und nicht dem subjektiven Ermessen der jeweiligen Beamten zu überlassen, was überhaupt unter Nachtdienst zu verstehen ist, denn sonst denkt sich jeder darunter etwas anderes, und wenn man dann liest, die Leute haben nur so und so viel Nachtdienst, kommt man leicht in die Lage, die effektive Nachtdienstzeit viel geringer zu schätzen, als sie tatsächlich ist.

Dann sagen die Bestimmungen nicht, wieviel Nachtruhen auf eine größere Zahl von Nachtdiensten zu folgen hat. Wenn nun bloß bestimmt wird, es soll kein Beamter mehr als sieben Nächte hintereinander Nachtdienst tun, so wäre an und für sich vom Standpunkt der allgemeinen Bestimmung nichts dagegen zu machen, wenn man einem Beamten, der sieben Nachtdienste gehabt hat, am achten Tage einen Ruhetag gibt, und am neunten wieder mit einer Serie von sieben Nachtdiensten beginnt. Wenn eine solche Serie z. B. mit dem 1. des Monats beginnt, so müßte am 8., 16., 24. volle Nachtruhe gewährt werden, und so könnten im ungünstigsten Fall von einem Menschen 28 Nachtdienste in einem Monat verlangt werden. Das ist eine Ungerechtigkeit, geradezu eine Grausamkeit, ich kann es nicht anders bezeichnen.

Es wäre also zu verlangen, daß die Nachtdienste sowie alle verlängerten Dienste zunächst unter das Personal angemessen zu verteilen sind, daß, wo die Verhältnisse — das ist auch das Verlangen der Denkschrift — einen täglichen Dienstwechsel nicht zulassen, einem Beamten nicht mehr als vier Nachtdienste, nicht sieben, zugemutet werden dürfen, daß ferner als Nachtdienst nur diejenigen Dienstschichten gelten, welche in die Zeit zwischen 10 und 6 Uhr fallen, daß die in diese Zeit fallenden Dienststunden bei Bemessung der durchschnittlichen Dienstzeit mit einem Zuschlag von 50 % zu berechnen sind. Um in wenigen Sätzen die ganze Materie zusammenzufassen, wird also begehrt:

Eine Ausdehnung der Dienst- und Ruhezeitbestimmungen auf das gesamte deutsche Eisenbahnpersonal, nicht bloß auf das Betriebspersonal, sondern auf sämtliche Beamten, Unterbeamten und Arbeiter, welche im Dienst der deutschen Eisenbahnverwaltungen stehen. Natürlich wird man hier nach Maßgabe der Dienstleistungen der einzelnen Kategorien die Regelung nicht gleichmäßig vornehmen können, aber jedenfalls allgemein und gesetzlich.

Bei Berechnung der durchschnittlichen täglichen Dienstdauer sind die Ruhetage fernerhin nicht mehr in Ansatz zu bringen. Es ist gesetzlich festzulegen, was unter Nachtarbeit zu verstehen ist, und der Nachtdienst hat eine andere Wertung zu finden, sowohl hinsichtlich der Honorierung, als hinsichtlich der Berechnung der Dienstzeit, als der Tagesdienst. Als Nachtdienst sollen die Dienststunden gelten, welche in die Zeit von 10 Uhr abends bis morgens früh 6 oder wenigstens 4 Uhr fallen, gewiß ein sehr mäßiges und bescheidenes Verlangen. Mehr als vier Nachtdienste sollen nicht unmittelbar aufeinander folgen dürfen und bei Berechnung der durchschnittlichen Dienstzeit müssen die Nachttunden anderthalbfach gezählt werden. Ausgiebige Ruhezeit, mehr Ruhetage, insbesondere für jeden Beamten jährlich 52 Ruhetage, und darunter sollen mindestens 17 Sonntage sein. Bei Berechnung der durchschnittlichen täglichen Ruhezeit dürfen die Ruhetage nicht in Ansatz gebracht werden.

Das wäre in großen, allgemeinen Skizzen, wenn ich so sagen darf, das, was zur Behandlung einer, wie ich im Eingange meiner Ausführung mir zu bemerken gestattete, außerordentlich wichtigen Materie zu tun ist. Sie können sich auf die Dauer, glaube ich, den Argumenten, die die

Anhänger der gesetzlichen Regelung vorbringen, nicht verschließen, und wenn Sie das nicht können, dann werden Sie auch die finanziellen Bedenken ebensowenig zu Wort kommen lassen, wie es die Schweiz getan hat, schon aus dem Grund, weil Sie gar kein Recht haben, hier finanzielle Bedenken geltend zu machen. Es darf an unserer Eisenbahneinnahme und unserer Eisenbahnrente nicht so viel Gesundheit, Leben und Lebensglück von unseren Eisenbahnern hängen!

Wie schon gesagt: dieser Antrag wird wieder kommen, und wenn ich es auch nicht erlebe, es wird gehen wie mit der Gehaltsrevision: So und so viele Jahre macht man Widerstand, schließlich gibt man ihn auf und anerkennt allgemein, man hätte schon längst das tun sollen, was man spät, ich möchte hoffen, nicht zu spät, aber endlich getan hat (Beifall bei den Demokraten).

Abg. Hergt (Zentr.): Ich teile vollkommen das Gefühl des Bedauerns, welches der Herr Vorredner ausgedrückt hat darüber, daß wir in diesem Landtag mit den Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals nicht sehr viel weiter vorwärts gekommen sind. Schon auf dem letzten Landtag habe ich es ausgesprochen, wie überaus peinlich es für den Abgeordneten ist, Petitionen, die schon so häufig sich wiederholt haben, und deren Berechtigung er anerkennen muß, damit verbeseiden zu müssen, daß sie einer künftigen Regelung vorbehalten bleiben sollen.

Es wäre nun aber Unrecht, wenn man vergesse wollte, daß in der Zwischenzeit zwischen dem letzten und dem jetzigen Landtag doch manches zur Verbesserung der Lage des Eisenbahnpersonals tatsächlich geschehen ist. Eine Lohnordnung, die auf dem letzten Landtag in Aussicht gestellt wurde, ist inzwischen nicht nur für die Arbeiter des Betriebes und des Bahnunterhaltungsdienstes, sondern auch für diejenigen der Werkstätten erschienen. Auch enthält das Budget 1906/07 eine erhebliche Vermehrung der Stellen, wodurch immerhin ein Teil der Anliegen der Beamten, welche sich mit Petitionen auch heute wieder an uns gewandt haben, Erledigung finden kann.

Aber es ist ja richtig, daß das, was geschehen ist, nicht viel genannt werden kann gegenüber dem, was noch geschehen muß, und das ist erklärlich, weil es sich um die Anliegen eines so zahlreichen Personals handelt, das 6000 etatmäßige, über 2600 nichtetatmäßige Beamten und etwa 13 000 Arbeiter, im ganzen also ein kleines Armeekorps von 22 000 Mann umfaßt.

Daß die längere Zeit verzögerten Anliegen eines so großen Personals nicht in ein oder zwei Budgetperioden so vollständig erledigt werden können, daß nicht alle berechtigten Ansprüche zugleich befriedigt werden können, das, glaube ich, muß einleuchten. Und wenn immer bezweifelt wird, daß die finanzielle Lage es nicht erlaube, in so rascher Weise, wie es begreiflicherweise von den Petenten gewünscht wird, alle ihre Wünsche zu erfüllen, so kann das nur daher rühren, daß man keine Berechnung darüber hat, welcher Aufwand im ganzen dadurch entstehen würde.

Die Budgetkommission hat sich gewiß, wie aus dem Berichte des Herrn Kollegen Wildens hervorgeht und wie auch seine mündlichen Ausführungen gezeigt haben, in redlichster Weise bemüht, alle die schwierigen, oft sehr verwickelten Verhältnisse der Petitionen eingehend zu prüfen; und sie hat sich bemüht, auch Mittel zu finden, um gewissermaßen der Großh. Regierung an die Hand zu gehen, wie diese Anliegen günstig für die Petenten zu erledigen wären — aber trotzdem konnte die Budgetkommission leider auch diesmal wieder bei einer großen Anzahl von Petitionen weiter nicht gelangen als bis zur Ueberweisung zur Kenntnisnahme, und nur einige

wenige konnte sie mit Aussicht auf Erfolg der Großh. Regierung empfehlend überweisen. Alle Anliegen, die eine Aenderung des Gehaltstarifs bedingen, waren ja nach dem mehrfach bekundeten Willen des Hohen Hauses von vorneherein von einer anderen Erledigung ausgeschlossen. Es wäre nicht möglich, allein bei dem Eisenbahnpersonal eine andere Erledigung herbeizuführen wie bei den ähnlichen Petitionen von Beamten anderer Verwaltungszweige, die schon vorher von diesem Landtage auf die künftige Gehaltsrevision verwiesen waren. Es ist wiederholt dargetan worden, daß es nicht tunlich ist, einzelne Kategorien des Gehaltstarifs herauszugreifen, um für sie allein eine Aenderung eintreten zu lassen; der Notwendigkeit, eine Revision nur im ganzen eintreten zu lassen, muß sich auch das Eisenbahnpersonal fügen.

Allerdings könnte man sagen: da die Eisenbahnverwaltung ein ausgeschiedener Verwaltungszweig ist, so ist es an sich nicht eine unbedingte Notwendigkeit, daß die Gehaltsverhältnisse ihres Personals immer zusammen mit denjenigen der übrigen Staatsverwaltungszweige geregelt werden. Es ist ja denkbar, das Eisenbahnpersonal aus dem allgemeinen Gehaltstarif herauszunehmen und seine Gehaltsverhältnisse für sich zu regeln. Vielleicht wäre es auch für das Eisenbahnpersonal besser gewesen, wenn bei der ersten Feststellung des Gehaltstarifs in dieser Weise vorgegangen worden wäre; wenigstens (es ist das ja auch vom Herrn Berichterstatter erwähnt worden) muß vermutet werden, daß damals die Eigentümlichkeiten des Dienstes und der Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals nicht genügend gewürdigt worden und daher mag es wohl auch kommen, daß die Stellung der etatmäßigen Eisenbahnbeamten im Gehaltstarif durchaus nicht vollständig und in allen Richtungen dem entspricht, was diese Beamten wohl verlangen könnten. Es ist nun einmal nicht zu beabreden, daß der Dienst bei der Eisenbahnverwaltung, und zwar in allen einzelnen Zweigen derselben, ein wesentlich anstrengenderer, ein wesentlich mehr die Kräfte und die Zeit des Mannes in Anspruch nehmender ist, als vielleicht bei irgend einem andern Staatsverwaltungszweige; und es war deshalb wohl nicht ganz richtig, daß man die Eisenbahnbeamten ohne weiteres nur nach dem Maßstabe gleicher Vorbildung und allgemeiner Dienstverhältnisse in die einzelnen Abteilungen des Gehaltstarifs eingereiht hat. Auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahndienstes ist meines Erachtens nicht die genügende Rücksicht genommen worden, und ich glaube, daß bei der für den nächsten Landtag zu erhoffenden Neuregelung sich erhebliche Schwierigkeiten herausstellen werden, für die Zukunft die Beamten der Eisenbahnverwaltung in einer, diese Besonderheit ihres Dienstes richtig würdigenden Weise in den künftigen Tarif einzureihen; denn es wird schwer sein, sie da und dort von einer Kategorie zu trennen, der sie bisher angehört haben, und vielleicht wird sich dann doch die Frage erheben, ob es nicht besser wäre, die Beamten der Eisenbahnverwaltung für sich getrennt von denen der übrigen Staatsverwaltung zu behandeln.

Ein vielfach erhobenes Verlangen, dem die Großh. Regierung — das muß doch anerkannt werden — bei der Aufstellung des bisherigen Etats in weitgehendem Maße Rechnung zu tragen gesucht hat, bezieht sich auf die Festsetzung der Anzahl der etatmäßigen Stellen. In den meisten Petitionen etatmäßiger und nichtetatmäßiger Beamten, die uns zur Behandlung vorliegen, ist ja der Wunsch nach einer reicheren Ausstattung mit etatmäßigen Stellen innerhalb ihrer Kategorie enthalten. Von Seiten der Großh. Regierung wird der richtige Grundsatz wiederholt betont, daß die Zahl der etatmäßigen Stellen für eine bestimmte Beamtenklasse sich

nur richten dürfe nach dem dienstlichen Bedürfnis, nicht etwa darnach, ob eine größere Anzahl von Beamten nach einer rascheren Beförderung verlangen — freilich hat dabei die Großh. Regierung selbst sich doch auch wieder in einem Sinne da und dort ausgesprochen, daß Stellen mit Rücksicht auf die Beförderung von Beamten aufzunehmen seien. Trotzdem bleibt der Grundsatz richtig, nur kommt es auch sehr darauf an, wie man ihn versteht. Was ist das „dienstliche Bedürfnis“? Mir scheint, daß das dienstliche Bedürfnis eine bestimmte Anzahl von Beamten für die Ausübung des Dienstes verlangt, einerlei, ob sie etatmäßig oder nicht etatmäßig sind; und die Frage, ob sie als etatmäßige oder nichtetatmäßige behandelt werden sollen, ist mehr eine Finanzfrage. Wir haben es ja tagtäglich vor Augen, daß der Dienst etatmäßiger Beamten auch durch nichtetatmäßige versehen wird. Wir haben viele nichtetatmäßige Beamte, die in den gleichen Dienst eingeteilt sind, wie etatmäßige. Es ist also nicht allein die Rücksicht auf das dienstliche Bedürfnis, das häufig von der Einstellung einer größeren Anzahl von etatmäßigen Stellen zurückhält — sondern es ist auch die Rücksicht auf die sehr wichtige Geldfrage. Und ich glaube, wenn man auch nicht so weit gehen darf, zu sagen, daß alle nichtetatmäßigen Beamten etatmäßig werden sollen, und wenn man freilich dafür sorgen muß, daß nicht plötzlich durch eine zu große Anschwellung der Zahl der etatmäßigen Beamten große finanzielle Schwierigkeiten eintreten sollen, so sollte doch immerhin die Zahl der etatmäßigen Beamten gerade so vermehrt werden, daß zuletzt alle ständig nötigen Stellen mit etatmäßigen Beamten ausgefüllt werden können. Es sind in diesem Budget 404 neue etatmäßige Stellen aufgenommen, das ist eine Vermehrung dieser Stellen um 6,55 Prozent; mit diesen 404 neuen Stellen können nun bei weitem nicht die Wünsche aller der Beamten befriedigt werden, welche darauf warten, befördert zu werden, und deren Bestrebungen in diesem Sinne schon wiederholt vom Landtag unterstützt worden sind. Da sind vor allem die Beamten der Assistentenlaufbahn. Für diese sind im Budget weitere 72 Stellen aufgenommen, wie die Petenten sagen, nur ein Tropfen auf einen heißen Stein. Wenn auch nach der Mitteilung der Großh. Regierung die Beamten der Assistentenlaufbahn in vielen Beziehungen keinen Grund zu Klagen hätten, so muß doch wohl zugegeben werden, daß nach diesen Beamten nach ihrer Leistungsfähigkeit eine größere Anzahl etatmäßiger, mittlerer Stellen zur Verfügung stehen müßte, als dies der Fall ist. Nach der Art ihrer Ausbildung, nach der Art ihrer Verwendung, nach ihren Prüfungen und darnach, daß sie tatsächlich auch in Stellen der Abteilungen E und F auftrüben, muß man annehmen, daß die größere Zahl der Beamten der Assistentenlaufbahn wohl vereinschaftet wäre, um auch diese höheren Stellen zu versehen. Aber da liegt, glaube ich, für sie ein Hindernis vor in einer Maßregel, die vor nicht sehr langer Zeit von der Großh. Eisenbahnverwaltung ergriffen worden ist, um sich das nötige Personal zu sichern zur Besetzung der höheren Stellen des Betriebsdienstes, nämlich in der Einführung der Eisenbahnpraktikantenlaufbahn. Ich habe es nie für richtig halten können, daß man eine weitere Kategorie von Beamten geschaffen hat, die nicht sehr erheblich über das Niveau der Assistentenlaufbahn vermöge ihrer allgemeinen und speziellen Vorbildung sich erheben, und doch dazu bestimmt werden, die leitenden Stellen im Betriebsdienst der Eisenbahnverwaltung, in der Bezirksverwaltung auszufüllen. Alle diese Stellen des Betriebsdienstes, bis zu den Vorstandsstellen der Stationsämter, die jetzt als Durchgangsstellen für die Eisenbahnpraktikanten verwendet werden, sollten eigentlich den Beamten der Assistentenlaufbahn allein zustehen. Meines Erachtens

wäre es notwendig, daß die Groß. Regierung sich entschloße, von diesem System wieder abzugehen, und in allen Stellen wieder die Beamten der Assistentenlaufbahn zu verwenden, bis auf die Vorstandsstellen der Bezirksverwaltung, welche meines Erachtens ausschließlich akademisch gebildeten Beamten anzuvertrauen wären. Ich habe schon bei einer früheren Gelegenheit darauf hingewiesen, daß die jetzige Besetzung dieser Vorstandsstellen, von wenigen abgesehen, bei der Neuregelung des Gehaltstarifs eine gewisse Schwierigkeit herbeiführen wird. Denn wenn auch selbstverständlich eine Aenderung nicht rückwirkend sein kann, so könnte doch für die Zukunft es nicht angehen, wenn in einer und derselben Kategorie des Tarifs, in der sich sonst nur akademisch gebildete Beamte befinden, auch Beamte der Eisenbahnbetriebsverwaltung rangieren, die eine solche Vorbildung nicht nachweisen können. Wenn die Groß. Regierung sich entschließen könnte, diesen Schritt bezüglich des Eisenbahnpraktikantensystems wieder zurück zu tun, dann wäre in der Hauptsache den Beamten der Assistentenlaufbahn geholfen; sie könnten dann alle die Stellen erlangen, die sie vermöge ihrer Vorbildung, ihrer praktischen Ausbildung und auch auf Grund ihrer Prüfungen meines Erachtens beanspruchen können. Aber es wäre dann auch wohl an der Zeit, daß die Groß. Regierung die Ausbildung dieser Beamten etwas mehr selbst in die Hand nehmen würde, daß sie diese Ausbildung nicht vollständig dem Selbststudium überlassen würde. Man kann ja wohl für die bisherige Ausbildungsweise anführen, daß wir damit sehr tüchtige Beamte in dieser Kategorie gewonnen haben; aber es sind doch auch viele, die durch Selbststudium allein sich nicht in erwünschtem Maße weiterbilden können, um auch die höheren Stellen der Eisenbahnverwaltung bis zu den Vorstandsstellen des Stationsdienstes ausfüllen zu können.

Ähnliche Klagen wegen zu geringer Stellenzahl sind auch laut geworden bei den mittleren technischen Beamten, das sind die technischen Assistenten, die Baukontrolleure, die Bahnmeister, Telegraphenmeister. Diese Beamten haben, wenn es auch noch nicht allgemein vorgeschrieben ist, neuerdings meistens die Baugewerkschule absolviert und die Werkmeisterprüfung bestanden, so daß sie wohl befähigt sind, eine wichtigere Dienststelle zu versehen, so daß sie auch beanspruchen können, in eine höhere Gehaltsabteilung aufzurücken. Bisher ist das nur in Ausnahmefällen möglich gewesen; man mußte ein eigenartiges Mittel benötigen, indem man diese mittleren technischen Beamten wieder als Zeichner charakterisiert hat, um sie in die höhere Abteilung als Zeichner 1. Klasse vorrücken zu lassen. Ich hoffe, daß bei Neuregelung des Gehaltstarifs dieser Zustand beseitigt wird, und daß für die mittleren technischen Beamten besondere Stellen in der höheren Abteilung eingeführt werden. Wir haben diese mittleren technischen Beamten sehr notwendig; sie sind sowohl in dem Dienst des Eisenbahnbetriebs, wie des Eisenbahnbaues willkommene Mitarbeiter, sie leisten Tüchtiges, und es liegt daher im Interesse der Eisenbahnverwaltung, wenn diesen Wünschen entsprochen wird.

Derselbe Mangel der unzulänglichen Stellenzahl besteht auch bei den Bureau- und Kanzleiassistenten und den Bureau- und Kanzleigehilfen. Nach dem Budget 1906/07 sind nicht weniger als 462 nichtetatmäßige Assistenten und Gehilfen vorhanden bei 271 etatmäßigen. Das scheint mir nun ein richtiges Verhältnis zwischen etatmäßigen und nichtetatmäßigen Beamten dieser Kategorie nicht zu sein. Diese Beamten sind ohne Zweifel der größten Zahl nach ständig notwendig, und es sollte deshalb nicht eine so große Anzahl derselben als nichtetatmäßige Beamten weitergeführt werden. Auch hier sollte meines Erachtens nach und nach, so

viel es sich finanziell ermöglichen läßt, die baldige etatmäßige Anstellung die Regel werden. Es kommt dazu, daß seit 1903 diese Stellen auch den Militäranwärtern zugänglich sind, wodurch das Aufsteigen für die Gehilfen noch schwieriger geworden ist. Gerade dieser Umstand — wenn ja auch allerdings von den neuerschaffenen Stellen wieder ein Teil an die Militäranwärter abgegeben werden müßte — sollte ein weiterer Grund sein, um eine größere Anzahl von Stellen aufzunehmen. Ähnlich ist es bei den Zeichengehilfen der Bezirksstellen. Diese befinden sich in der besondern Lage, daß sie als solche zurzeit überhaupt nicht etatmäßig werden können, da sie die Anstellung nur durch Veretzung zur Zentralverwaltung erreichen, wenn sie nicht etwa bei der Bezirksstelle als Bureauassistenten angestellt werden. Die Groß. Regierung nimmt an, daß diese Zeichengehilfen nicht allein Zeichengehilfen, sondern auch Schreiber verwendet werden. Das mag früher so gewesen sein, aber schon seit einer längeren Reihe von Jahren hat sich das Verhältnis geändert, da bei jeder Bezirksstelle ein oder zwei Zeichner ausschließlich zum Zeichnen verwendet werden müssen. Auf den Namen kann es ja nicht ankommen, ob sie Zeichengehilfen oder Hilfszeichner heißen, ist wohl einerlei; sie sind eben als Zeichner ständig nötig und beschäftigt. Deshalb glaube ich, ist es notwendig, daß für diese Zeichengehilfen bei den Bezirksstellen etatmäßige Zeichnerstellen errichtet werden, so daß sie, um zur Anstellung zu gelangen, nicht auf eine Bureauassistentenstelle, oder auf Veretzung zur Zentralverwaltung angewiesen sind.

Ungünstig liegen auch die Verhältnisse bei den weiblichen Eisenbahnbeamten. Es sind neben 85 nichtetatmäßigen Eisenbahn- und Telegraphengehilfen im ganzen 29 etatmäßig, und hinter den 85 nichtetatmäßigen warten noch 22 Anwärtinnen. Auch hier gibt die Groß. Regierung an, daß dem dienstlichen Bedürfnis entsprochen sei mit den 29 etatmäßigen Stellen, allein es ist wohl nicht anzunehmen, daß etwa künftig weniger Gehilfen notwendig sein werden, wenn man bereits 22 Anwärtinnen angenommen hat. Es ist nicht recht einzusehen, weshalb es nicht als dienstliches Bedürfnis sollte anerkannt werden können, daß diese voraussichtlich immer notwendigen Gehilfen nach und nach alle etatmäßig werden können.

Ich glaube, es wäre richtig gewesen, wenn die Gr. Regierung entsprechend den Wünschen des Hohen Hauses im letzten Landtag eine erheblich größere Anzahl von etatmäßigen Stellen der genannten Kategorien in das diesmalige Budget aufgenommen hätte. Die finanzielle Lage speziell bei der Eisenbahnverwaltung hätte das wohl gestattet. Es ist ja zugegeben worden, daß die finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltung sich gebessert hat, und wir dürfen wohl hoffen, daß diese Besserung anhalten wird, ja, daß sie sich noch günstiger entwickeln wird. Wenn nun eine größere Zahl von etatmäßigen Stellen schon in dem diesmaligen Etat aufgenommen worden wäre, so würde die finanzielle Belastung im nächsten Etat, wenn die Gehalte erhöht werden sollen, weniger fühlbar geworden sein, als dann der Fall sein wird, wenn man außer den Gehaltserhöhungen gleichzeitig im nächsten Etat auch wieder eine bedeutende Vermehrung der Stellenzahl eintreten lassen muß. Es wird doch noch nicht angängig sein, daß die Petition des Eisenbahnpersonals, nicht allein wegen Revision des Gehaltstarifs, sondern auch wegen Vermehrung der Stellenzahl, auch im kommenden Landtage wieder in der gleichen Weise sollte verbeschieden werden können wie in diesem Landtag, durch Vertröstung auf das nächste Mal. Jetzt, glaube ich, wäre der richtige Zeitpunkt da, einen entschiedenen Schritt zu tun, um das zu erreichen, was wir schließlich Alle wünschen

müssen, um wieder Ruhe in das Eisenbahnpersonal zu bringen. Das darf man sich ja nicht verhehlen, daß unter dem Eisenbahnpersonal tatsächlich eine tiefgehende Bewegung und Erregung herrscht. Ich glaube, darauf sollte die Großh. Regierung ihre Aufmerksamkeit doch im Interesse des Eisenbahndienstes in aller Schärfe richten. Ich weiß ja, daß diese Bewegung mit manchen nicht gerade einwandfreien, auch agitatorischen Mitteln von außen her gefördert wird, nicht zum Nutzen des Eisenbahnpersonals (Hört, hört.) Ich meine, daß das Eisenbahnpersonal sich bis jetzt wenig durch diese Agitationsmittel hat hinreißen lassen, aber ob das immer so bleiben wird, das ist eine andere Frage. Wenn von Landtag zu Landtag immer nur ein kleines Pflaster aufgelegt wird, wenn niemals eine gründliche Kur vorgenommen wird, dann allerdings kann man sich schließlich nicht darüber wundern, wenn das Eisenbahnpersonal unwillig wird, und nicht allein das, sondern daß es vielleicht auch einmal, wofür übrigens nach meiner Kenntnis der Dinge Anzeichen noch nicht vorhanden sind, in seiner Pflichttreue nachläßt.

Was nun speziell das Arbeiterpersonal der Eisenbahnverwaltung betrifft, so habe ich schon erwähnt, daß man einem wichtigen Wunsch desselben entgegengekommen ist, indem man die früheren haltlosen Zustände der Lohnfestsetzung durch die Einführung einer Lohnordnung beseitigt hat. Nach meiner Kenntnis der Dinge ist es nicht richtig, wenn man behauptet, daß das Arbeiterpersonal der Eisenbahnverwaltung diesen entgegenkommenden Schritt der Großh. Regierung nicht zu würdigen wisse. Im Gegenteil, ich habe von vielen Arbeitern, und auch auf Versammlungen es aussprechen hören, daß man diesen Schritt begrüßt und dankbar anerkannt hat, allerdings in dem Sinne, daß endlich einmal eine Grundlage geschaffen worden ist, auf der weiter gearbeitet werden kann. Ich habe es aber nicht recht begreifen können, daß die Gr. Eisenbahnverwaltung im ersten Paragraph dieser Lohnordnung den Arbeitern gewissermaßen angekündigt hat, daß sie nicht mitzusprechen haben. Es war, glaube ich, nicht notwendig, den Arbeitern zu sagen, daß ihnen mit der Lohnforderung nur eine Verwaltungsvorschrift gegeben wird, daß die Eisenbahnverwaltung sich weder nach oben noch nach unten an die Lohnsätze gebunden halte. Das mußte ja bei den Arbeitern von vornherein wieder ein gewisses Mißtrauen erwecken, ob nicht vielleicht beabsichtigt sei, späterhin wieder rückwärts zu gehen mit den Löhnen, und da sie ohnehin die erste Lohnfestsetzung für unzureichend halten zu müssen glaubten, so war die Folge vielfache Unzufriedenheit. Ich bin mit dem Herrn Vorredner der Ansicht, daß es die Wirkung einer solchen Maßnahme wie die Erlassung einer Lohnordnung nur günstig hätte beeinflussen können, wenn man vor der Feststellung derselben sie den Arbeiterausschüssen mitgeteilt hätte. Die Großh. Regierung hätte doch — sie mußte sich das vorbehalten — die endgültige Feststellung nicht aus der Hand gegeben. Aber die Arbeiterausschüsse zu hören, vorher ihre Bedenken kennen zu lernen, ihre Einwendungen zu prüfen, die Arbeiter eingehend darüber zu unterrichten und etwaige irriige Auffassungen zu berichtigen — das hätte sich für die Sache nützlich erwiesen und es hätte wohl verhindert, daß sogleich nach der Erlassung der Lohnordnung nun wieder von neuem die Unzufriedenheit sich erhoben hätte. In dieser Lohnordnung waren ja anfänglich noch manche Mängel, die ja aber inzwischen bei der Neuaufgabe zu einem großen Teil verbessert worden sind. Daß die Arbeiter im großen und ganzen noch nicht mit der Feststellung der Grundlöhne einverstanden sind, das kann man ja begreifen, wenn man die Berechnung, die in der Denkschrift des Eisenbahnerverbandes über das Budget einer Arbeiterfamilie enthalten ist, als richtig anerkennt, und ich glaube,

es wird nicht möglich sein, die Richtigkeit zu bezweifeln. Ich glaube sogar, daß inzwischen, seitdem diese Denkschrift geschrieben worden ist, sie in manchen Punkten der Berechnung schon überholt worden ist durch die Erhöhung der Lebensmittelpreise, die inzwischen eingetreten ist (Rufe: Hört, hört! Zolltarif! bei den Soz.-Dem.). Ich komme auf den Zolltarif nachher noch zu sprechen. Wir wissen es, wir fühlen es ja alle an unserm eigenen Leibe sozusagen, an dem Konto unserer eigenen Haushaltungen (Abg. Frühhauf: Sehr gut!), wie die Preise in die Höhe gehen, und nicht allein die Beamten der Eisenbahnverwaltung, sondern alle Beamten der Staatsverwaltung werden aus diesem Grunde mit mir der Ansicht sein, daß die Revision des Gehaltstarifs heute schon viel dringender ist, als sie vor zwei Jahren gewesen ist.

Nun ist mit der Nachprüfung und Neuausgabe der Lohnordnung eine wesentliche Erhöhung der Löhne eingetreten, eine Erhöhung von mindestens 10 Proz., und das hat bei den Arbeitern, soweit meine Kenntnis reicht, eine große Befriedigung und Dankbarkeit hervorgerufen. Aber es ist das eben nur dasjenige gewesen, was sie schon bei der ersten Feststellung der Lohnordnung glaubten erwarten zu dürfen, und jetzt, nachdem wieder anderthalb Jahre vorbei sind und die Preise des Lebensmittelmarktes weiter in die Höhe gegangen sind, müssen die Arbeiter natürlich sagen, daß die Lohnerhöhung durch die Mehrausgaben bereits wieder überholt ist.

Uebrigens sind die Bestimmungen der Lohnordnung auch sonst in manchen Beziehungen wesentlich verbessert worden. Aber es ist noch einiges darin, was bei den Arbeitern fortwährend Unzufriedenheit erregt, und darunter zähle ich in erster Linie die Bestimmungen über die Stellenzulagen. Die Stellenzulage entspricht ja dem ganz richtigen Gedanken, daß derjenige Arbeiter, der zwar der gleichen Kategorie noch angehört, aber vermöge einer besonderen Fähigkeit einen etwas schwierigeren, etwas wichtigeren Posten einnehmen und versehen kann, auch einen etwas höheren Lohn verdient. Nun ist aber diese Stellenzulage nicht als eine persönliche Zulage gegeben, welche der Mann unter allen Umständen behält, sondern er soll sie nur so lange haben, als er den betreffenden Posten versieht. Bei manchen Arbeitern kommen häufig Wechsel vor, wie z. B. bei Ablößern, die zeitweise in den Ablösdienst eingestellt werden und dann wieder im Bahnunterhaltungsdienst oder im Bahnhofsarbeiterdienst beschäftigt werden, wobei sie wieder die Stellenzulage verlieren. Das wird ständig eine Quelle der Unzufriedenheit bei den Arbeitern sein, und ich glaube, es wäre richtiger, wenn man eben die Stellen, die einen höheren Lohn rechtfertigen, die vermöge höherer Anforderungen oder schwierigerer Arbeit, wegen der größeren Intelligenz, die zu ihrer Versetzung nötig ist, wegen der größeren damit verbundenen Verantwortlichkeit höher gewertet sind, mit einem besonderen Lohnsatz in den Tarif aufgenommen hätte, und dem Arbeiter, der auf einen solchen Posten ernannt wird, sollte man auch dann den dort bezogenen Lohn lassen, wenn er einmal wieder abwechselnd in einem anderen Dienst beschäftigt werden muß. Im allgemeinen wäre es erwünscht, wenn unsere Arbeiter in ihren Dienstverhältnissen, in der Art ihrer Einkommensverhältnisse immer mehr den Beamtenverhältnissen genähert werden könnten, da sollte auch bei ihnen der Grundsatz zur Geltung kommen, der bei den Beamten gilt, daß dasjenige Einkommen, das er einmal erreicht hat, ihm nicht wieder entzogen werden soll. Es sollte, glaube ich, auch der Arbeiter, wenn er zu einer sogenannten gehobenen Stellung gelangt ist, nun auch in der Stellung, wenigstens was die Bezüge betrifft, verbleiben.

Wenn nun von verschiedenen Seiten immer wieder verlangt wird, daß an Stelle der Lohnordnung eigentlich der Tarifvertrag zu treten hätte, so glaube ich, daß hier zunächst einmal in den Bestrebungen der Arbeiter selbst ein gewisser Widerspruch hervortritt. Denn es ist nicht gut vereinbar mit demjenigen Wunsche der Arbeiter, der sich auf eine Statifizierung oder auf Jahresvergütung und möglichst baldige nichtetatmäßige, später auch etatmäßige Anstellung richtet, wenn zugleich verlangt wird, die Lohnverhältnisse der Arbeiter durch kurzfristige Tarifverträge zu regeln. Die Tarifverträge könnten in einer gewissen Beziehung für die Eisenbahnarbeiter deshalb weniger günstig wirken, weil sie den Eisenbahnarbeiter gegenüber dem Staat als Arbeitgeber in die gleiche Stellung bringen würden, wie sie der Arbeiter in der Privatindustrie hat. Nun genießt aber der Arbeiter, der bei der Staatsverwaltung arbeitet, eben immerhin gewisse Vorteile, welche dem Arbeiter der Privatindustrie der Natur der Sache nach nicht gewährt sein können. Das ist vor allem die Stabilität der Verhältnisse. Wenn auch die Eisenbahnverwaltung in § 1 der Lohnordnung sagt, daß sie sich nicht gebunden halte an die Lohnsätze nach aufwärts und abwärts, so ist es doch tatsächlich noch nicht vorgekommen, daß die Eisenbahnverwaltung mit ihren Löhnen wieder rückwärts gegangen wäre. Bei der Privatindustrie, wo der Vertrag auf Gegenseitigkeit besteht, muß der Arbeiter sich die Folgen eintretender Schwankungen der Konjunktur in der Industrie gefallen lassen. Bei der Eisenbahn, bei einem Staatsbetrieb ist das nicht der Fall. Dies erkennen auch viele Arbeiter an und die Begeisterung unter den Arbeitern für kurzfristige Tarifverträge ist meiner Erfahrung nach nicht so groß, wie man vielfach behauptet. Ich glaube, daß diese Begeisterung auch da, wo sie vorhanden ist, verschwinden würde, wenn sich begründete Aussicht eröffnete, daß die Arbeiter eine den Beamten ähnliche feste Stellung beim Staate erlangen könnten. Deshalb meine ich, es sollte das Bestreben der Eisenbahnverwaltung darauf gerichtet sein, möglichst viele Arbeiter in ein solches Verhältnis zu bringen. Das wäre auf dem Wege zu erreichen, den die Eisenbahnverwaltung bereits betreten hat, indem sie eine Anzahl Arbeiter mit Jahreslöhnen angestellt hat. Aber auch da muß ich sagen, wie bei den nichtetatmäßigen Beamten scheint mir kein Grund vorhanden zu sein, warum man auf diesem Wege so langsam vorwärts geht. Es ist eine gewisse Anzahl Arbeiter ohne Zweifel immer notwendig und man kann wohl annähernd wenigstens bestimmen, bis zu welcher Zahl, selbst bei eintretenden Krisen, im Güterverkehr im Werkstättenbetrieb usw. die Zahl der Arbeiter je könnte eingeschränkt werden. Die Zahl der Arbeiter, die ohne Zweifel stets erforderlich sein wird, könnte ohne jede Bedenken mit Jahreslöhnen angestellt werden. Es würde das finanziell zwar wieder eine Mehrausgabe veranlassen, sie ist aber so bedeutend nicht, die Vorteile, die aus einer solchen Maßregel für die Eisenbahnverwaltung erwachsen, wären gewiß überwiegend. Es ist kein Zweifel, daß die Arbeiter, die sich durch ein sicheres Einkommen geschützt fühlen gegen etwaige Aenderung der Arbeitsverhältnisse, einen viel festeren Stab der Eisenbahn bilden würden, als diejenigen, die für jeden Tag bezahlt werden, die jeden Tag austreten können, oder auch gewärtig sein müssen, daß sie entlassen werden.

Noch etwas anderes gibt den Arbeitern Anlaß zu Unzufriedenheit, nämlich die Ungleichheit der Behandlung in den Lohngruppen. Die sogenannten Betriebsarbeiter sind in dem Lohn tariff besonders behandelt gegenüber den Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes usw. Es ist allerdings schon seit langem üblich gewesen, daß die eigent-

lichen Betriebsarbeiter, die Stationsarbeiter, für jeden Tag bezahlt werden, auch für die Sonn- und Feiertage, während die anderen von der Bezahlung an Sonntagen und Feiertagen ausgeschlossen sind. Das hatte vielleicht seinen Grund darin, daß die Arbeiten der Bahnunterhaltung in Afford ausgeführt wurden, der freilich in Wirklichkeit auch nur verschleierte Tagelohnarbeit war. Nun ist der Afford bei der Bahnunterhaltung glücklicherweise abgeschafft, und ich sehe deshalb keinen triftigen Grund mehr, warum die Bahnunterhaltungsarbeiter anders behandelt werden sollen als die Arbeiter im eigentlichen Betrieb. Sie müssen sich auch dienstbereit halten, sie müssen, wenn es nötig ist, auch an Sonn- und Feiertagen arbeiten, und sie sind überdies auch vielfach im Betrieb tätig. Ein Teil derselben wenigstens wird bald vom Bahnmeister, bald vom Stationsamt verwendet und trotzdem werden die Leute verschieden behandelt. Es ist begreiflich, daß die Bahnarbeiter darüber ungehalten sind und eine Aenderung wünschen.

Eine Frage, die heute auch schon gestreift wurde, ist die bezüglich der Affordarbeit in den Werkstätten, über welche auch schon im letzten und vorletzten Landtag verhandelt worden ist. Ich halte diese Frage auch jetzt noch nicht für spruchreif. Es ist nicht sicher, daß alle Werkstättenarbeiter, die bisher im Afford gearbeitet haben, mit Abschaffung der Affordarbeit einverstanden wären. Für sehr erwünscht hielt ich es aber, wenn der Vorschlag, der im Kommissionsbericht enthalten ist, durchgeführt würde, daß in einer der großen Werkstätten der Eisenbahnverwaltung einmal die reine Tagelohnarbeit durchgeführt würde, damit der finanzielle Effekt sowohl für die Arbeiter, als auch für die Verwaltung beurteilt werden könnte.

Bedauert habe ich, daß für die Werkstättenarbeiter eine besondere Lohnordnung aufgestellt werden mußte. Solange die Affordarbeit besteht, erfordert ja allerdings die Besonderheit derselben besondere Bestimmungen. Allein die allgemeinen Bestimmungen, wie sie jetzt schon in den beiden Lohnordnungen sich gleichlautend finden, sind für beide doch gleich und so hätte man wohl auch die beiden Lohnordnungen zusammenfassen können. Für ebenso nützlich für eine Ausgleiche der Interessen innerhalb der ganzen Arbeiterschaft der Eisenbahnverwaltung hätte ich es auch gehalten, wenn die Arbeiterausschüsse des ganzen Arbeiterpersonals zusammengefaßt worden wären. So, wie die Ausschüsse jetzt organisiert sind, genießen sie beim Arbeiterpersonal kein großes Vertrauen. Das kommt nach meiner Meinung daher, daß die Ausschüsse zu klein sind. In manchen Ausschüssen sind fast so viele Beamte wie Arbeiter. Ich glaube, daß die Wirkung der Einrichtung und die Tätigkeit der Ausschüsse eine ganz andere wäre, daß die Arbeiter in diesen Ausschüssen ganz anders mitarbeiten würden, wenn eine größere Zahl der jetzigen Ausschüsse zu einem vereinigt würde, wenn man im ganzen Lande nur drei oder vier solche Ausschüsse hätte und wenn diese Ausschüsse sich dann auch ein- oder zweimal im Jahre in Karlsruhe zusammenfinden würden, um Gelegenheit zu haben, ihre Wünsche direkt mit den Vertretern der Zentralstelle zu besprechen.

Dabei bin ich nicht der Ansicht, wie die Kollegen hier in der Mitte, welche verlangen, daß dann die Arbeiter in dieser Vereinigung der Arbeiterausschüsse auf gleicher Linie mit der Verwaltung zu verhandeln hätten. Ein Unterschied muß ohne Zweifel bestehen und festgehalten werden zwischen den Arbeitern der Privatindustrie und denjenigen im Staatsbetrieb. Ein Unterordnungsverhältnis müssen auch die Arbeiter im Staatsdienst anerkennen. Meine Meinung ist, daß man die dienstliche Stellung der Arbeiter immer mehr derjenigen der Be-

amten nähern sollte und daß die Ordnung ihrer Einkommensverhältnisse dann auch den gleichen Faktoren zukommen sollte, wie bei den Beamten.

Die Regierung sagt an einer Stelle ihrer Äußerungen über die Denkschrift des Eisenbahnverbandes: „Zu beachten sei auch der wichtige Umstand, daß die Regelung der Entlohnungs- und Arbeitsverhältnisse der im staatlichen Dienst beschäftigten Personen der Beurteilung durch die Landstände unterliegt.“ Das ist richtig; ich möchte nur wünschen, daß auch hätte gesagt werden können: Nicht allein der Beurteilung, sondern auch der Genehmigung. Ich sehe eigentlich nicht ein, warum die Landstände bei der Feststellung der Einkommensverhältnisse der etatmäßigen Beamten stehen bleiben müssen, warum es nicht möglich sein sollte, auch die Verhältnisse der nichtetatmäßigen Beamten und auch diejenigen der Arbeiter in den Bereich des Genehmigungsrechtes des Landtages einzubeziehen (Abg. Fröhlich: Sehr gut!). Wenn sich das ermöglichen lassen sollte, würde jedenfalls unter den Arbeitern leichter als jetzt Zufriedenheit eintreten und der Aufbruch nach Tarifverträgen würde verschwinden. Ich meine das natürlich nicht so, daß dann der Lohn jedes einzelnen Arbeiters hier im Landtag bestimmt werden soll, aber so gut wir hier über Petitionen, über Lohnordnung sprechen und darüber unsere Meinung äußern und auch Wünsche der Großen, Regierung unterbreiten, ebenso gut können doch auch die allgemeinen Bestimmungen einer solchen Festsetzung der Löhne hier im Landtag ihre endgültige Entscheidung finden. Ich glaube, daß auf diese Weise ein Schritt in der Zukunft, allerdings in einer noch fernen Zukunft, gemacht werden könnte, der die Eisenbahnarbeiter befriedigen müßte, indem sie dann auf gleicher Linie in dieser Hinsicht mit den Beamten stünden. Die oberste Instanz, die darüber entscheidet, wie ihre Dienst- und Einkommensverhältnisse sind, wäre gerade wie bei den Beamten der Landtag in Verbindung mit der Großen, Regierung, und viele andere Vorteile, die sich aus diesem Verhältnis unmittelbar für die Arbeiter ergeben würden, würden sie dann dabei noch mitgewinnen.

Es ist nun von dem Herrn Vorredner auch manches gesagt worden, was ich nicht unwidersprochen lassen kann. Der Herr Abg. Muser kann ja, glaube ich, überhaupt nicht gut hier eine Rede halten, ohne daß er auch dem Zentrum einen besonders freundlichen Gruß herübersendet (Seiterkeit). So hat er auch jetzt wieder geglaubt, darauf hinzuweisen zu müssen, daß der Herr Kollege Fehrenbach am 1. Juli bei Besprechung der zu erhoffenden Gehaltsrevision gesagt habe, er halte eine allgemeine Gehalts-erhöhung in dem Sinn, daß ohne weiteres jeder Beamte aufgebessert werden muß, nicht für nötig, sondern es müsse geprüft werden, wo sie nötig sei. Ja, dieser Äußerung des Herrn Kollegen Fehrenbach liegt doch ein sehr gesunder Gedanke zugrunde. Ich glaube nicht, daß das Hohe Haus auf allen Seiten damit einverstanden wäre, wenn man die Revision des Gehaltstariifs etwa so auf-foßte, daß man einfach alle Gehälter um 10 oder 20 Prozent erhöhte. Sobald man das nicht tun will, muß man sich auf eine Prüfung der Frage einlassen, wo eine Erhöhung nötig und in welchem Maße sie nötig ist. Ich glaube, eine solche Auffassung muß doch wohl als einwandfrei gelten.

Und wenn der Herr Kollege Muser uns zugerufen hat, die Verteuerung der Lebensmittel sei nur eine Folge der Zollpolitik des Zentrums, so ist das ja schon oft genug hier gesagt worden, aber wir glauben es deshalb doch nicht (Seiterkeit in der Mitte), auch heute noch nicht, trotz Ihres Nachens (Abg. Ged: Es steht ja in den Regierungsakten!). Der Herr Ged ist also diesmal viel vertrauensvoller gegenüber den Regierungsaßerungen als sonst, das freut mich. Die Wirkung der Zollpolitik des

Zentrums, glaube ich, läßt sich überhaupt heute noch nicht ermaßen. Warten wir es einmal ab, in zwei Jahren werden die Herren vielleicht anders reden.

Mit Ihrer Zollpolitik würde jedenfalls dem Arbeiterstand der badischen Eisenbahnverwaltung nicht geholfen sein (Sehr richtig! beim Zentrum); die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt, auf dem Lebensmittelmarkt hätten sich nach meiner Meinung auch ohne Zolltarif ebenso entwickelt, wie sie jetzt sind, und wenn die Verhinderung desselben Ihr alleiniges Allheilmittel ist für das Arbeiterpersonal der Eisenbahnverwaltung, so wird dieses nicht weit mit Ihrer Hilfe kommen. Ich glaube, daß die Arbeit, die man in nüchternen Weise von Landtag zu Landtag hier leistet, insbesondere in der Budgetkommission, an der übrigens der Herr Kollege Fröhlich auch Teil genommen hat, daß diese den Arbeitern und den Beamten, den etatmäßigen und nichtetatmäßigen mehr nützt, als alle die Reden — ich will nicht sagen Redensarten —, die Sie gegen diese unsere Bemühungen zum Wohl des gesamten Eisenbahnpersonals, immer wieder hier vorbringen.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Ich will gleich voraus-schicken, daß ich nicht in der glücklichen Lage bin wie mein Herr Vorredner, der Regierung so außerordentlich mildernde Umstände zubilligen zu können. Er war ja so freundlich, die schlechte Lebenslage und die berechtigten Forderungen der Eisenbahnarbeiter anzuerkennen, aber er hat auch wieder in seiner gewohnten Weise Entschuldigungsgründe für die Regierung vorzutragen gewußt. Er hat u. a. auch bemerkt: „Ja, aber es muß zugestanden werden, daß auch die Regierung nach Maßgabe der Finanzlage alles getan hat, was ihr nur irgendwie möglich war.“ Diese Behauptung ist nun nicht richtig. Wenn die Regierung den Arbeitern gegenüber getan hätte, was ihr nach ihren finanziellen Kräften möglich war, dann wäre es jedenfalls nicht notwendig gewesen, daß die Eisenbahnarbeiter und Beamten seit einer Reihe von Jahrzehnten hier an dieses Hohe Haus mit Petitionen sich wenden müssen.

Es ist diesen Angestellten und Beamten schon sehr verübelt worden, daß sie sowohl an das Hohe Haus wie an die Großen, Regierung sich mit Petitionen wendeten, und vom Regierungstisch (es waren allerdings andere Herren, die damals dorthin saßen) ist sogar der Ausspruch getan worden, daß es ihnen scheine, als ob die ganzen Organisationen nur zu dem einen Zwecke gegründet worden seien, Petitionen für das Hohe Haus und an die Großen, Regierung auszuarbeiten.

Es gehört — davon darf auch die Großen, Regierung überzeugt sein — jedenfalls nicht zu den Annehmlichkeiten, an das Hohe Haus und an die Großen, Regierung fortgesetzt Petitionen zu richten. Die Petenten petitionieren nicht aus purem Vergnügen und niemand findet das Petitionieren lästiger als die Petenten selbst.

Wer bis jetzt noch nicht die wirtschaftliche und soziale Lage unser Eisenbahnarbeiter und Beamten richtig gekannt hat, der hat in den letzten Monaten hinlänglich dazu Gelegenheit gehabt: Gelegenheit einmal, in dieser großen Anzahl von Versammlungen von Arbeitern, die gemeinsam mit den Beamten abgehalten wurden. Und wenn man diesen Versammlungen beigewohnt hat, so hat man dort geradezu einen Notzweck gehört. Man hat dort auch gefunden, wie die großen Gegensätze hervortraten (die tatsächlich vorhanden sind) zwischen den Löhnen und Gehältern, die in der Privatindustrie allgemein und auch in den Städten bezahlt werden und zwischen den von der Großen, Regierung gewährten. Unsere Staats- und Kommunalverwaltungen sind den Privaten

gegenüber immer in dem Geruch gestanden, in bezug auf die Honorierung und Bezahlung ihrer Arbeiter und Beamten sich stark im Rückstande zu befinden. Eine große Anzahl von Städten haben sich in den letzten Jahren allerdings befließigt, ihren Beamten und Arbeitern entgegenzukommen: Sie haben sich mehr den in der Privatindustrie bezahlten Löhnen angepaßt. Anders aber liegen die Verhältnisse bei unserer Staatsregierung: Die letzte allgemeine Lohnregulierung fand im Jahr 1890 statt. Es sind also jetzt genau 16 Jahre — wenn auch zugegeben werden muß, daß inzwischen bei einzelnen Arbeiterkategorien oder auch für einzelne Beamtenkreise kleine Zulagen gemacht wurden. Diese entsprechen aber durchaus nicht den heutigen Bedürfnissen.

Der Herr Kollege Hergt hat nun allerdings bestritten, daß die allgemeinen Lebensverhältnisse so seien, daß sie etwa auf die Zölle und indirekten Steuern zurückzuführen seien. Ich meine, zu einer solchen Stellungnahme kann eigentlich nur ein Zentrumsabgeordneter gelangen. Ich glaube, bei uns und den anderen Parteien herrscht gar kein Zweifel, daß die große Erhöhung der Lebensmittelpreise tatsächlich nur eine Folge unserer Steuern und Zölle ist.

Ich habe vorhin schon ausgesprochen, daß die letzte Lohnerhöhung im Jahre 1890 stattgefunden hat. In Ihrer Begründung zur Stellungnahme diesen Petitionen gegenüber hat nun die Regierung gesagt, daß für sie keine Veranlassung vorläge, eine Aenderung im Lohn-tarif vorzunehmen; sie hat ein Bedürfnis anzuerkennen schlechthin abgelehnt. Sie hat allerdings auch, wie das ja immer zu geschehen pflegt, ausgeführt, daß die finanziellen Verhältnisse des Staates, insbesondere der Eisenbahnverwaltung, eine Aenderung nicht zuließen. Anders liegen die Verhältnisse jetzt — das will ich gerade dem Herrn Kollegen Hergt gegenüber bemerken —, da selbst die Regierung zugestimmt, daß jetzt diese Forderung eher Berechtigung habe: Denn tatsächlich ist eine Teuerung eingetreten. Und auf der anderen Seite war die Regierung, vertreten durch den Herrn Eisenbahnminister, so freundlich — im Gegensatz zum Herrn Finanzminister, der bis jetzt immer von der „gespannten Finanzlage“ gesprochen hat, — uns zuzugestehen, daß die Finanzlage jetzt eine bessere geworden sei. Deshalb sei das Eisenbahnministerium auch in der Lage, den Wünschen der Eisenbahnarbeiter und Beamten entgegenzukommen.

Man hat nun allerdings im Nachtragsbudget anderthalb Millionen angefordert. Man hat dabei aber zunächst darauf verwiesen, daß ja auch in den letzten Jahren eine kleine Lohnerhöhung eingetreten sei dadurch, daß jedes Jahr die einzelnen Arbeiterkategorien eine Lohnerhöhung von 10 Proz. erhalten hätten; jetzt solle pro Tag um 20 Pfennig aufgebessert werden.

Ich für meine Person setze hinter die Verwendung dieser anderthalb Millionen ein sehr großes Fragezeichen. Nach dem, was man jetzt bei der Verteilung dieser 10 Prozent erfahren hat, erscheint es mir fraglich, ob in Wirklichkeit diese anderthalb Millionen erforderlich sind. Es scheint mir, und auch die großen breiten Massen unserer Arbeiterschaft haben so das Gefühl, als ob die Groß-Eisenbahnverwaltung dasjenige, was sie den Eisenbahnarbeitern und den Beamten in die rechte Tasche hineintut, ihnen wieder aus der linken Tasche herauszunehmen sucht. (Sehr richtig!). Es wird sogar behauptet, daß aus der linken noch mehr herauszunehmen versucht werde, als in die rechte Tasche hereingesteckt wird.

Es sind eine Reihe von Verschiebungen vorgenommen worden. Zunächst verweise ich einmal auf die Abzüge

wegen der Affordarbeit, wobei ich vorneweg erkläre, daß ich durchaus nicht auf dem Standpunkt der Affordarbeit stehe. Ich muß darauf hinweisen, daß die Affordabzüge von 40 Proz. auf 25 Proz. herabgesetzt wurden. Man motiviert diesen Abzug damit, daß eine 12-prozentige Lohnerhöhung stattgefunden habe, d. h., daß diesen Affordarbeitern ein um 12 Proz. höherer Tagelohn garantiert werde. Es bleibt aber immerhin nachher gewissermaßen ein Lohnabzug von 12 bis 13 Proz. Man verweist nun auch darauf: diese Affordarbeiter hätten sich im großen und ganzen bisher bedeutend besser gestellt als die im Tagelohn arbeitenden Kategorien. Demgegenüber muß einmal festgestellt werden, daß diese Affordarbeit nicht mit Unrecht gerade als „Nordarbeit“ bezeichnet wird: Diese Affordarbeit ist viel anstrengender und aufreibender wie die Tagelohnarbeit, und ich bin felsenfest davon überzeugt, daß die Regierung sehr wohl weiß, weshalb sie von dieser Affordarbeit nicht abgehen will: Zweifelloß doch nur aus dem Grunde, weil sie sich sagt: im Afford bekommen wir mehr geliefert als wie im Tagelohn. Denn ich wüßte sonst wirklich nicht, aus welchem Grunde die Regierung der Forderung auf Abschaffung der Affordarbeit gegenüber immer noch auf ihrem ablehnenden Standpunkt bestehen bleibt.

Tatsache ist es aber auch, daß es in den letzten Jahren vorgekommen ist, daß man bei Arbeitern, bei Affordarbeitern, soweit sie wenigstens tatsächlich 40 Proz. über den Tagelohn hinausgekommen sind, auf der einen oder anderen Seite versucht hat, Abzüge zu machen, weil man es nicht gerne gesehen hat, daß die Arbeiter einen so ansehnlichen Lohn verdienen.

Bei der Beantwortung der erwähnten Eingabe des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes weist man darauf hin, es sei gar nicht möglich, alle Arbeiten im Tagelohn herstellen zu können, sondern die Eisenbahnverwaltung müsse darauf bestehen, daß immer noch ein sehr starker Prozentsatz im Afford vergeben werden müsse; Gründe hierfür sind allerdings nicht angegeben. Ich weiß deshalb auch keine anderen Gründe für die Stellungnahme der Groß-Regierung, als die ich schon vorher ausgesprochen habe, daß sie glaubt, im Afford ein größeres Quantum von Arbeit geliefert zu bekommen, als dies bei Vergabe im Tagelohn der Fall ist.

Es sind aber nicht allein bei diesen Affordarbeitern Abzüge erfolgt, sondern auch die Ueberstunden sind abgeschafft worden. Auch hier stehe ich auf dem Standpunkt, daß so viel wie möglich Ueberstunden vermieden werden sollen, und daß, wo es möglich ist, die Ueberstunden ganz aufgehoben werden sollen.

Eine besondere Freude, abends nach Feierabend noch so und so viele Ueberstunden zu machen, hat ja niemand, namentlich dann nicht, wenn es vorkommt, wie es tatsächlich von einer großen Anzahl von Arbeitern nachgewiesen ist, daß die Ueberstunden zuweilen ganz willkürlich festgesetzt werden, daß die Arbeiter morgens oder mittags noch nichts davon wissen und zu Hause deshalb nichts hinterlassen können, sodaß die Familien beim Ausbleiben ihres Familienvaters nicht selten in größter Angstlichkeit leben und fürchten, daß ihm ein Unglücksfall zustoßen sei, eine Möglichkeit, die ja jeden Tag vorkommen kann.

Nun ist eine Aenderung der Arbeitseinteilung gemacht worden, die Ueberstunden unmöglich machen soll. Es sind namentlich die Rangierer, die dadurch zu leiden und die Verschiebung der Arbeitszeit zu beklagen haben. Die Rangierer haben von morgens bis nachmittags 5 oder 6 Uhr zu tun mit dem Rangieren der Güterzüge; sind sie dort fertig, werden sie zu dem Abfertigen von Personenzügen verwendet. Früher sind besondere Hilfsarbeiter

dazu herangezogen worden, aber jetzt werden diese Hilfskräfte in der Hauptsache aus dem Rangierpersonal entnommen, so daß diese Arbeiter oft eine Arbeitszeit von 13, 14 Stunden bekommen. Es heißt allerdings in der Lohnordnung, dafür bekämen die Arbeiter einen freien Tag in der Woche. Man könnte also meinen, daß diesen Arbeitern noch ein besonderes Wohlwollen entgegengebracht wird dadurch, daß ihnen ein freier Tag in der Woche gewährt wird.

Dabei muß man doch die Frage aufwerfen, ob ein Eisenbahnarbeiter nicht auch einen Anspruch auf einen freien Tag in der Woche hat. Wenn ein Arbeiter so schwer im Dienst herangezogen wird und eine so große Verantwortung hat, muß er doch zweifellos in der Woche auch einen freien Tag haben. Auch für die Sonntage sind früher besondere Stunden bezahlt worden, die jetzt durch Heranziehung des Rangierpersonals in Wegfall kommen.

Eine weitere Kategorie von Arbeitern, die unter dieser neuen Lohnordnung zu leiden haben, sind die Hilfsbureau- diener u. Telegraphenboten. Diese Hilfsbureau diener und Telegraphenboten haben früher bei Zustellungen von Frundsachen, Viehbestellungszetteln usw. Zustellungsgebühren von 5 bis 10 Pfg. erhalten. Den armen Teufeln sind nun diese paar Pfennig weggenommen worden. Es liegt mir da eine Zuschrift aus Heidelberg vor — ich greife nur einen Fall heraus —, nach welcher die dortigen Bureau diener und Telegraphenboten oft bis zur Molkentur, zum Spekererhof und Kuhlhof gehen müssen, also etwa eine ganze Stunde Weges; Sie werden es begreiflich finden, daß solche Leute nach einer solchen schweren Tour das Bedürfnis haben, sich etwas zu restaurieren, aber man hat selbst diese 5, 10 und 20 Pfg. den Leuten weggenommen. Das scheint mir doch eine übertriebene Spar- samkeit und Eugherzigkeit zu sein. Es ist geradezu un- verständlich, daß man diesen Arbeitern, die an und für sich schon recht geringe Löhne haben, diese paar Pfennige wegnimmt. Bei anderen Anlässen ist man nicht so eng- herzig. Beim Eisenbahnbudget sowohl als auch bei den üb- rigen haben wir wiederholt Gelegenheit gehabt, darauf hin- zuweisen, wie in einer geradezu unverantwortlichen Weise Zuwendungen gemacht werden unter dem Namen „beson- dere Zulagen“ oder „Remunerationen“ oder „Neben- gehälter“ usw. Das Staatsbudget weist an solchen Posi- tionen mehrere Hundert M. auf, während man hier glaubt, das Eisenbahnbudget oder die Staatskasse zu retten, wenn man die 5 oder 10 Pfg. den armen Arbeitern in Abzug bringt.

Damit komme ich auf die Wünsche der Ar- beiter und Beamten, die den Wunsch aus- gesprochen haben, daß sie namentlich bei einer Lohnregulierung gehört werden möchten. Nun ist hier namentlich von Seiten des Herrn Abg. Hergt da- rauf hingewiesen worden, daß das noch nicht einmal not- wendig ist. Er hat gewissermaßen den Sklavenstandpunkt vertreten und gesagt: Ja, wo soll es hinführen, wenn der Arbeiter direkt mit der Staatsverwaltung verhandelt? Das Recht müsse der Staatsverwaltung immerz ugestanden bleiben, daß sie nicht mit den Arbeiterausschüssen verhan- delt. Das ist gerade der Krebsbissen, der sich im ganzen Eisenbahnwesen zeigt! Die Regierung behauptet nun, daß die Wünsche der Arbeiterausschüsse zu jeder Zeit vorge- tragen werden können, und es werden die einzelnen Punkte angeführt, welche zu der Kompetenz der Arbeiterausschüsse gehören; aber auch dem einzelnen Arbeiter sei die Mög- lichkeit gegeben, selbst Beschwerde zu erheben, oder auch selbst vorstellig zu werden. Ich glaube überhaupt, daß unsere Grobsh. Eisenbahnverwaltung von dem System, das namentlich die vorgelegte Behörde Beschwerden gegenüber

einnimmt, noch nicht kennt. Mir liegen eine ganze An- zahl Fälle vor, wo man geradezu, um mich drastisch aus- zudrücken, quasi Eingaben an die Grobsh. Generaldirektion oder das Grobsh. Ministerium direkt unterschlagen und an die richtige Adresse nicht abgeliefert hat. (Hört, hört!) Es ist in Mosbach vorgekommen (ich will auch den Namen nennen, damit die Grobsh. Eisenbahnverwaltung in der Lage ist, dem ganzen Tun und Treiben jenes Betriebs- sekretärs auf die Fersen zu gehen, es ist der Betriebs- sekretär Wamsängs) — es ist vorgekommen, daß dieser Betriebssekretär beauftragt war, eines Abends einen Hilfs- schaffner zu stellen. Als der Zug ankam, war der Hilfs- schaffner nicht zur Stelle, weil es der Betriebssekretär Wamsängs scheinbar vergessen hat, den Beamten zu be- stellen. Der Zugführer hat Meldung gemacht, daß um diese Zeit der Ersatz gefehlt hat. Was geschah? Man sollte glauben, daß der Betriebssekretär Wamsängs gestraft wurde, weil er es unterlassen hat, den Hilfschaffner zu stellen. Aber nein, der Zugführer ist bestraft worden, der die Meldung gemacht hat, und auch der Hilfschaffner, der hätte kommen sollen, aber nicht bestellt war, ist eben- falls gestraft worden. Sie haben darauf eine Eingabe an die Generaldirektion eingereicht, in der sie sich be- schweren wollten, es ist aber, soweit bekannt geworden ist, diese Beschwerdeschrift nicht an die Generaldirektion ab- gegangen, sondern man hat unter der Hand diese Strafe jurüdgekommen.

Nun noch ein anderer Fall. Im Bahnhof Mosbach zerbrach ein alter Karren. Nach Eingang der Meldung bei der Betriebsinspektion in Eberbach wurden Erhebungen gemacht, weshalb die Meldung von der Unbrauchbarkeit nicht sofort erfolgte. Trotzdem der Betriebssekretär Kenntnis von der Unbrauchbarkeit des Wagens hatte, war nämlich keine Meldung erfolgt. Was geschah nun? Eine Anzahl Arbeiter sind mit 5 M. bestraft worden, weil sie es unterlassen hatten, der Betriebsinspektion rechtzeitig Kennt- nis von dem Schaden zu geben. Es ist hier eine Strafe von 5 M. verhängt worden, trotzdem die Reparatur nur 1 M. gekostet hat!

Ich komme nun wieder auf die Arbeiterausschüsse zurück. Man hat hier darauf hingewiesen, daß die Staats- verwaltung hier einen anderen Standpunkt einnehmen muß, wie die Privatindustrie. Wenn je eine Forderung berechtigt ist, so ist es die Einsetzung der Arbeiter- ausschüsse. Es ist ja gesetzlich festgelegt, daß in allen größeren Betrieben ein Arbeiterausschuß gewählt werden muß, und man hat diese Bestimmung zweifellos aus guten Gründen getroffen. Richtig ist ja, was der Herr Kollege Hergt gesagt hat, daß die Arbeiter ein rechtes Vertrauen zu diesen Arbeiterausschüssen nicht haben. Mir scheint aber, daß die Arbeiterausschüsse in der Eisen- bahnverwaltung weiter nichts sind, als wie eine wertlose Bestimmung in der Lohnordnung. Wenn man die Arbeiterausschüsse besser behandeln würde, und wenn man ihnen alle diejenigen Befugnisse einräumen wollte, die ihnen eigentlich zustehen sollten, dann würden diese Arbeiterausschüsse ein viel größeres Arbeitsfeld haben, und dadurch auch immer mehr an Vertrauen gewinnen. (Sehr richtig!) Die Städte sind in dieser Beziehung unserer Staatsverwaltung vorangegangen. Die Staats- verwaltung dagegen weigert sich die verschiedenen Arbeiter- ausschüsse in bestimmten Zeiträumen unter der Leitung des Eisenbahnministers oder des Generaldirektors zu ver- einigen. In den Städten hat man schon seit einer Reihe von Jahren mit Erfolg diese Arbeiterausschüsse in gewissen Zeiträumen auf das Rathaus zusammengerufen und die Bürgermeister schämen sich dort nicht, auch einmal in den Kreisen der Arbeiter zu sein, sie wissen sehr wohl, was sie den Arbeitern alles zu verdanken haben, und sie wissen auch sehr wohl, daß, wenn sie die Arbeiter nicht in einem

so engen Kreis bei sich haben, sie dann von den berechtigten Beschwerden und Klagen der Arbeiter keine Kenntnis bekommen. Es wird dem Ansehen unseres Eisenbahnministers wie auch unserer Generaldirektors absolut nichts schaden, wenn sie auch einmal mit Arbeitern verhandeln würden. Ich möchte also diesen Wunsch der Eisenbahnarbeiter, daß die Arbeiterausschüsse jährlich mehrere Male nach Güttingen zusammengerufen werden, nur aufs wärmste befürworten. Es könnte alsdann nicht vorkommen, daß Beschwerden, die das Arbeiterpersonal vorzutragen hat, auf dem Wege nach Karlsruhe liegen bleiben oder zurückgehalten werden. Das kann nur dadurch vermieden werden, wenn gemeinsame Verhandlungen mit diesen Arbeiterausschüssen hier stattfinden.

Ich komme nunmehr mit wenigen Worten auf die Tarifverträge. Die Regierung sowohl, wie auch der Herr Kollege Herzt waren ja so freundlich, eine gegenseitige Stellung zu dieser Frage einzunehmen, ich weiß eigentlich nicht, aus welchem Grunde. Es ist einmal als Grund angeführt worden, daß das ganze Lohnregulativ erst einmal den Landständen zu unterbreiten ist. Das hindert aber doch nicht den Abschluß von Tarifverträgen! Man kann diese sehr wohl abschließen, und braucht noch lange nicht die Kompetenz des Hauses zu beeinträchtigen. Ich möchte nur wünschen, daß man auch bei allen anderen Fragen so peinlich auf die Kompetenz des Hauses besorgt ist. Man hat sich bei anderen Anlässen um die Kompetenz und das Verhalten des Hohen Hauses weniger gekümmert, man hat schon ganz andere Dinge getan. Was man in der Industrie mit so großem Erfolg getan hat, das sollte doch auch für die Regierung einigermaßen erwägenswert sein. Die Tarifverträge haben sich in unserer Industrie durchaus bewährt. Es sind sehr gute Erfolge erzielt worden, z. B. bei den Buchdruckern, man wünscht dort gar kein anderes Verhältnis mehr. Auch bei einzelnen Bundesstaaten, in Württemberg, Bayern und Hessen, hat man Erfolge erzielt, man ist sogar so weit gegangen, daß man dort beschlossen hat, nur denjenigen Buchdruckern Arbeiten zuzuteilen, welche tariffreundlich sind, also nur an diejenigen, welche in einem Tarifverhältnis mit ihren Arbeitern stehen. Nun sagt ja allerdings die Regierung, daß sie eine rückläufige Bewegung der Konjunktur nicht mitmachen könne. Dabei hat man aber ganz vergessen, daß durch den Abschluß der Tarife einer Rückbewegung, einer Verschlechterung der Einkommensverhältnisse geradezu vorgebeugt wird, und daß gerade dadurch verhindert wird, daß in schlechten Jahren die Löhne zurückgehen. Es wird aber auch verhindert, daß die Löhne in Zeiten einer höheren Konjunktur sich aufwärts bewegen (Sehr richtig!). Aber gerade die Regierung ist der wirtschaftlichen Konjunktur überhaupt nicht unterworfen, für sie wäre es also viel leichter und besser, solche Tarifverträge mit diesen Arbeiterausschüssen und einzelnen Organisationen, die dabei in Frage kommen, abzuschließen. Die Regierung bliebe in diesem Falle in bestimmten Zeiträumen vor Lohnforderungen geschützt. Andererseits wissen die Arbeiter und die niederen Arbeiterbeamten, soweit sie sich an dem Tarifabschluß beteiligen wollen, was für Löhne ihnen für die nächste Zukunft in Wirklichkeit zukommen (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Der Standpunkt, den die Regierung hier einnimmt, das ist der Standpunkt, den bis vor wenigen Jahren unsere Privatindustrie eingenommen hat, ein rückständiger, engherziger Standpunkt, der Herr im Hause-Standpunkt: Wir sind die Arbeitgeber, und wir bestimmen, welche Löhne und welche Gehälter wir zu zahlen haben. Die Arbeiter und Beamten werden dabei nicht gefragt. Nun ist in unserem ganzen Wirtschaftsleben, und in unserer ganzen kapitalistischen Wirtschaftsordnung unsere Arbeitskraft auch nichts anderes mehr als eine Ware, die auf dem Arbeitsmarkt

so wie jede andere Ware gekauft wird, und die Arbeiter haben doch jedenfalls auch noch einen Anspruch darauf, gehört zu werden, was sie für ihre Arbeitskraft verlangen. Es heißt aber in der Lohnordnung, daß die Löhne nicht durch einen gegenseitigen Vertrag festgestellt werden, sondern durch eine Verwaltungsmaßregel, eine Verwaltungsvorschrift. So sollte man doch mit den Eisenbahnarbeitern nicht umspringen! Man sollte sie doch wenigstens auch noch fragen, was sie für ihre Arbeitskraft verlangen. Das können Sie dadurch am allerbesten, daß Sie mit dieser Arbeiterorganisation in Verhandlung treten und daß Sie mit dieser Tarifverträge abschließen.

Nun komme ich zu den sog. Stellenzulagen. Es wird ja behauptet, daß die Löhne, die bei uns festgesetzt sind, nur die Grundlöhne seien. Ein großer Teil von Eisenbahnarbeitern habe ja noch Stellenzulagen, und um der Willkür, die früher anerkanntermaßen hier gewaltet hat, vorzubeugen, sollen diese Stellenzulagen nunmehr durch die Groh. Generaldirektion festgesetzt werden. Die Willkür wird die Groh. Eisenbahnverwaltung auch unter der neuen Lohnordnung nicht aus der Welt schaffen! Diese Beamten werden es ja immer noch in der Hand haben, welchen Arbeitern sie solche Stellenzulagen verschaffen wollen. Der eine Arbeiter kann ein ganz tüchtiger, qualifizierter, umsichtiger Arbeiter sein, aber er hat es vielleicht einmal mit dem einen oder anderen Vorgesetzten verдорben, und man setzt ihn dann eben einfach nicht in eine Stelle hinein, wo es eine Stellenzulage gibt. Die beiden Organisationen verlangen daher die Abschaffung dieser Stellenzulagen. Wenn man doch einmal auf dem Standpunkt steht, daß die Arbeiter mehr verdienen sollen, warum denn nachher eine Stellenzulage? Stellenzulagen kennt man in der Gemeindeverwaltung ebenso wie in unserer Privatindustrie nicht. Dort hat man einen bestimmten Lohnsatz aufgestellt, auf den der Arbeiter wenigstens rechnen kann. Hat ein Arbeiter sich zufolge dieser oder jener Gunst eine Stelle verschafft, wo Stellenzulagen bezahlt werden, und hat er es nun einmal, vielleicht ohne daß er es gewollt hat, mit einem Beamten verdorben, so kommt er wieder in eine andere Arbeiterkategorie, und die Stellenzulage wird ihm dann wieder genommen. Aber auch nach der Richtung hin muß das System der Stellenzulagen verurteilt werden, weil dem Arbeiter, wenn er später vielleicht in die unglückliche Lage kommt, Invaliditäts- oder Altersrente beziehen zu müssen, diese Stellenzulagen nicht zu seinem Lohn gerechnet werden, und das hat für die Arbeiter einen großen Schaden zur Folge. Die Arbeiter verlangen daher, soweit wenigstens dieser Verband der süddeutschen Eisenbahnarbeiter in Frage kommt, die Abschaffung dieser Stellenzulagen.

Es wird weiter auf die Ortsgruppen verwiesen. Es scheint mir, daß bei der Einteilung dieser Ortsgruppen nicht nach den wirklichen Marktverhältnissen verfahren wurde, sondern daß diese Ortsgruppen ziemlich willkürlich zusammengestellt worden sind. Die Löhne, die wir hier finden, sind ja an und für sich recht gering bemessen. Die Denkschrift ist zwar herausgegeben worden, bevor diese neue Lohnordnung in Kraft getreten ist. Wenn aber auch die 20 Pfg. mithinzugerechnet werden, sind die Löhne doch immer noch sehr gering. Es sind 118 Stationen mit einem Grundlohn von 2 M. vorhanden, 55 mit einem Grundlohn von 2.10 M., 102 mit einem Grundlohn von 2.20 M. usw. Dann kommen die Ortsgruppen, wobei nur der Tagelohn bezahlt wird. Auch nach der neuen Lohnordnung bekommen diese Leute nicht mehr, wenigstens soweit die Streckenarbeiter und die Telegraphenarbeiter in Frage kommen. Es heißt dort, daß der Anfangslohn 2.20 M. beträgt. Er steigt bei der Klasse A bis 2.70 und bei der Klasse B bis auf 2.90 M. Das sind solch geringe

Löhne, daß man gar kein besonderer Sozialpolitiker zu sein braucht, um zu verstehen, daß mit diesen jammervollen, traurigen Löhnen eine Existenz nicht begründet und geführt werden kann!

Nun wird auch noch darauf hingewiesen, daß diese Ortszulagen nur in Schaffhausen, Neuhausen und in Mannheim gewährt werden. Ich gönne diese Ortszulage den Arbeitern von Schaffhausen, Neuhausen und Mannheim ja durchaus. Im Gegenteil, ich hätte gewünscht, daß sie noch viel höher sind. Aber es ist nicht ersichtlich, weshalb die Arbeiter in Offenburg, in Freiburg, in Karlsruhe, in Heidelberg nicht auch solche Ortszulagen erhalten. Man muß dabei doch die Frage aufwerfen, ob die Lebensverhältnisse und die Marktverhältnisse in Mannheim teurer sind, als wie in Offenburg, in Heidelberg, in Karlsruhe usw. Also ein Grund liegt jedenfalls nicht vor, die Arbeiter und die Beamtenkategorien in diesen Städten schlechter zu behandeln als in jenen. Man macht ja auch keinen Unterschied bei den Beamten. Ein Beamter in Karlsruhe oder in Baden-Baden oder in Freiburg erhält ja auch nicht weniger wie ein Beamter in Mannheim. Man motiviert das allerdings damit, daß man sagt, es wird durch die Wohnungsgeldzuschüsse ausgeglichen. Ich will dieses Gebiet der Wohnungsgeldzuschüsse nicht weiter berühren, aber sicher ist, daß man die Arbeiter mit zweierlei Maß mißt.

Nun wird darauf hingewiesen, daß man in einzelnen Orten Stellenzulagen von 80 Pfg. bis einer Mark gibt. Durch die Denkschrift, die uns hier vorliegt, wird aber nachgewiesen, daß auch diese Behauptung nicht zutrifft. Nicht in einem einzigen Falle konnte durch diese Organisation festgestellt werden, daß die höchste Zulage auch nur an einem einzigen Ort erreicht wird. Sie scheint mir nur ein Dekorationsstück zu sein, womit man nachweisen will, daß zu den Löhnen, die bezahlt werden, noch jeden Tag so und so viele Stellenzulagen gewährt werden.

Es wird von den Arbeitern weiter noch verlangt, daß sie im Jahreslohn bezahlt werden. Ein Teil — es wird nach meinen Berechnungen ungefähr die Hälfte sein — bezieht Jahreslöhne, die andere Hälfte bezieht aber nur einen Tagelohn. Ich weiß nicht, aus welchem Grunde das geschieht. Ich weiß überhaupt nicht, aus welchem Grunde man die Beamten und die Arbeiter in so viele Klassen eingeteilt. Man hat sie an und für sich in sechs Ortsklassen eingeteilt, und hier hat man sie noch einmal in zwei Klassen eingeteilt: Die eine bekommt einen Jahreslohn, und die andere Klasse bekommt nur einen Tageslohn. Bei den Städten ist man schon längst von diesem System abgekommen. Die Bürgerschaft läßt sich das schon lange nicht mehr bieten. Dort hat sie schon mehr Rückgrat gefunden, als dies in diesem hohen Hause der Fall ist. Das ist bombastischer, wenn hier in diesem Hause eine kräftigere Sprache einer solchen Behandlung der Arbeiter gegenüber geführt worden wäre, dann wäre die Regierung zu einem andern Ergebnis gekommen; wenn die Reden aber so gehalten werden, wie die des Herrn Abg. Herrgott, so ist das ja die reine Befriedigung für die Regierung, wenn da gesagt wird, die Regierung hat alles getan, was in ihren finanziellen Kräften gelegen ist. Man ist bei den Städten schon längst von dieser Art der Bezahlung abgegangen, und man hat Jahreslöhne, die als Wochenlöhne bezahlt werden, eingeführt.

Was die Höchsthöhe angeht, ist in der Denkschrift darauf hingewiesen worden, daß bei den Arbeitern des Betriebsdienstes die Höchstgrenze auf 15 Jahre heruntergesetzt worden ist, aber die gelernten Arbeiter haben trotzdem nach wie vor zum Teil mit einer Wartezeit von 30 Jahren zu rechnen. Innerhalb dieser 30 Jahren steigt

die Gruppe A um 1 M. 40 Pfg., sodas der Höchstlohn 4 M. 30 Pfg. beträgt. In Klasse B sind 22 Dienstjahre bis zum Höchstlohn vorgesehen und zwar steigt diese Klasse nach 22 Jahren nur um 1 M., die Klasse C in 15 Dienstjahren im ganzen um 60 Pfg. Das ist geradezu ein Hohn auf eine Leistung für ehrliche, treue Arbeit, wenn ein Arbeiter sich sagen lassen muß, in 15 Jahren habe ich Aussicht auf einen Lohnzuwachs von 60 Pfg.! Es liegt mir ferne, ein Loblied auf die Anstellungsverhältnisse in den einzelnen Kommunalbehörden zu singen. Mein Fraktionsgenosse Kräuter hat Freiburg angeführt. Ich kann ja auch auf Mannheim exemplifizieren. Hier erhält die erste Klasse A — das ist dieselbe Klasse Arbeiter, die auch hier in Klasse A vorgesehen ist — einen Anfangslohn von 4 M. 20 Pfg., also einen Lohn, den man im Staatsbetrieb erst in 30 Jahren erreichen kann, und er steigt bis auf 4 M. 80 Pfg., erreichbar in 10 Jahren. Klasse B Anfangslohn 3 M. 80 Pfg., Höchstlohn 4 M. 50 Pfg., Klasse C Anfangslohn 3 M. 60 Pfg., Höchstlohn 4 M. 10 Pfg., Klasse D Anfangslohn 3 M. 50 Pfg., Höchstlohn 4 M. Ich will nochmals bemerken, daß das durchaus nicht Löhne sind, von denen man sagen kann, es sind übertriebene. In der Industrie werden in Mannheim höhere Löhne für gelernte Arbeiter bezahlt als bei der Stadt, und nur mit Rücksicht darauf, daß die Arbeiter eher Aussicht haben, im Betrieb zu bleiben, daß sie nicht so der Konjunktur unterworfen sind, daß sie nicht entlassen werden können, ziehen sie den niedrigeren Lohn bei der Stadt vor. Ich will übrigens nur bemerken, daß die Behauptung in der Denkschrift nicht zutrifft, der Staat könne die Arbeiter nicht entlassen, wenn die Konjunktur eine schlechtere wird. Ich weiß sehr wohl Fälle, daß auch im Staatsbetriebe, ebenso wie auch im Kommunalbetriebe, Arbeiter entlassen wurden, angeblich wegen Mangels an Arbeit.

Ich komme nunmehr auf die Arbeitszeit. Es ist in der Beantwortung der Denkschrift darauf abgehoben worden, daß die Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, die Arbeitszeit zu verkürzen, und es sind auch diesbezügliche Verordnungen herausgegeben worden. Die in Frage kommenden Arbeiter haben aber von einer Verkürzung der Arbeitszeit nichts verspürt. Zu einer Verkürzung der Arbeitszeit ist unsere Eisenbahnverwaltung dadurch gekommen, daß sie eine total falsche Rechnung aufgestellt hat. Ich weiß nicht, aus welchen Gründen, nach meinem Dafürhalten aber nur, um nach außenhin den falschen Anschein zu erwecken, als sei in Wirklichkeit diese Arbeitszeit verkürzt worden. Die Verkürzung der Arbeitszeit wird insofern erzielt, daß man auch die freie Zeit mit zur Arbeitszeit rechnet und dann durch die wirklich geleisteten Arbeitsstunden dividiert. Selbstverständlich kommen dadurch auf den Tag weniger Arbeitsstunden, als in Wirklichkeit. Sobald aber die Sonntage und Feiertage und die anderen freien Tage nicht mehr in Berechnung gezogen werden, erhöht sich die Arbeitszeit. Wir haben eine Statistik, in der nachgewiesen ist, daß bis in neuere Zeit hinein die Tendenz obgewaltet hat, die Arbeitszeit zu verlängern, und ich habe eingangs meiner Ausführungen darauf hingewiesen, daß man durch eine Verschiebung der Dienstzeit, durch Erzielung längerer Dienstzeit, die Abschaffung der Ueberstunden ermöglichen will.

Unsere Eisenbahnverwaltung hätte alle Ursache, die Arbeitszeit möglichst zu verkürzen. Einmal ist die Arbeit, die die Beamten und die Arbeiter im Staate beim Eisenbahndienste zu verrichten haben, eine durchaus anstrengende und verantwortungsvolle, und solche Beamten müßten nicht allein ausgeruht haben, sondern sie müßten mit einer gewissen Schaffensfreudigkeit ihren neuen Dienst antreten können. Es scheint mir aber, daß es dabei viel-

sach hapert. Es ist mir nämlich hier einiges mitgeteilt worden, beispielsweise von Mannheim. Es wird dort namentlich vom Rangierpersonal über den Schichtenwechsel wieder große Klage geführt. Während man beim Privatdienst allgemein die Übung eingeführt hat, daß bei einem Schichtenwechsel unter allen Umständen etwa eine 21- bis 36 stündige Ruhezeit vorangegangen sein muß, trifft das im Eisenbahnbetriebe nicht zu. Dort haben die Arbeiter, die die ganze Woche durch, sieben Nächte gearbeitet haben, nur eine 12 stündige Ruhezeit, in sehr vielen Fällen sprechen die Arbeiter sogar nur von einer vorausgegangenen Ruhezeit von 8 Stunden. Ich kann garnicht begreifen, wie die vorgesezte Behörde sich auf diesen Standpunkt stellen kann, wo doch eine Arbeit, wie es die Nachtarbeit ist, an und für sich aufreibender und anstrengender ist wie die Arbeit bei Tage! Wenn diese Arbeiter sieben Nächte lang Dienst getan haben, dann sollen sie beim Antritt der Tagarbeit nach einer Ruhezeit von 8 Stunden schon wieder im Vollbesitze ihrer Kräfte sein! Ich meine, man braucht gar kein besonderes Verständnis für solche Fragen zu haben, es muß ohne weiteres einleuchten, daß eine Ruhezeit von 8 Stunden nicht reicht. Also unsere brutalsten, rücksichtslosesten Privatbesitzer geben ihren Arbeitern bei Schichtwechsel mindestens eine Ruhezeit von 24 Stunden, und hier erlaubt sich unsere Eisenbahnverwaltung, ihren Arbeitern gnädigst eine Ruhezeit von 8 Stunden auf dem Präsentierteller entgegenzubringen! Da glaubt man noch, daß die Arbeiter von dem „Wohlfühlen“ der Eisenbahnverwaltung sprechen sollen!

Weil ich gerade bei dieser Nachtschicht bin, will ich gleich auch die andere Frage der besseren Bezahlung dieser Nachtschicht damit verbinden. Die Nachtarbeit wird in vielen Fällen, vielleicht weniger bei unseren Kommunalbehörden, aber ganz besonders bei unseren Privatunternehmern weit besser bezahlt; dort haben es unsere Arbeiter schon lange fertig gebracht, daß für die Nachtarbeit höhere Löhne und Gehälter bezahlt werden wie bei der Staatsverwaltung. Warum das bei der Staatsverwaltung noch nicht möglich ist, scheint mir einzig und allein auf den Umstand zurückzuführen zu sein, daß man es in den Kreisen unserer Eisenbahnerverbände noch nicht für notwendig gehalten hat, mit Konsequenz solche Forderungen aufzustellen, daß man sich insbesondere noch nicht dazu entschließen konnte, Gewerkschaftsorganisationen zu gründen, die auf dem Boden stehen, wie die große Masse der Arbeiter, die sich in der Privatindustrie betätigt. Wenn diese Arbeiter und die kleineren Beamten in unseren Staatsbetrieben andere Organisationen für sich schaffen wollten, dann wäre das Verhältnis schon längst ein besseres. Wir haben wohl zwei Eisenbahnerorganisationen, die sich aber leider gegenseitig bekämpfen, statt gemeinsame Sache zu machen. Ich sage, wenn diese Arbeiterorganisationen — ich will keinen Unterschied machen zwischen beiden — mit einer gewissen Konsequenz diese Forderung aufstellten, dann bin ich fest überzeugt, würden sie auch eine bessere Bezahlung der Nachtarbeit erreichen. Solange aber diese Eisenbahnarbeiter in zwei Organisationen gespalten sind, wird jedenfalls von einem Erfolg kaum die Rede sein können.

Ich will mit wenigen Worten noch auf die Wohnungsfrage eingehen. Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß man in der Erstellung von Arbeiterwohnungen ein schärferes Tempo einschlagen sollte. Die eine Kategorie der organisierten Arbeiterschaft verlangt keine Arbeiterwohnungen, sie verlangt nur einen Wohnungsgeldzuschuß, und das scheint mir auch der richtige Weg zu sein. Meine Fraktionskollegen und ich sind gar nicht so sehr erbaut von diesen Arbeiter-

wohnungen. Wir stellen diese Arbeiterwohnungen genau auf dieselbe Stufe wie die Arbeiterwohnungen unserer Privatarbeitgeber, die ja auch sagen, diese Arbeiterwohnungen würden nur aus Wohlfühlen gegen die Arbeiter erstellt. Nein, das ist es nicht, es ist kein Wohlfühlen, sondern in der Hauptsache werden diese Arbeiterwohnungen deshalb erstellt, damit man die Bewohner beobachten kann, mit wem sie verkehren, welche Zeitungen sie lesen, usw. (Lachen bei den Natl.) Ich kann Ihnen Beispiele anführen, wenn Sie wollen, und ich will, weil gerade von dieser Seite gelacht wird, die Herren einmal ersuchen, sie möchten sich nach der Chemischen Fabrik Wohlgelegen oder nach der Spiegelfabrik Waldhof begeben, dort ist den Arbeitern ausdrücklich verboten, sozialdemokratische Zeitungen zu lesen, und es ist gesagt worden, dem ersten, der dabei erwischt würde, daß in seinem Hause eine sozialdemokratische Zeitung gelesen würde, werde die Wohnung gekündigt. Wenn Sie darüber lachen, beweisen Sie eben nur, daß Sie die Verhältnisse noch nicht kennen. Wenn Sie sich mehr in Arbeiterkreisen bewegen würden und der Sache mehr Interesse entgegenbringen wollten, dann würden Sie jedenfalls ihre Kenntnisse ganz erheblich vermehren können. Es trifft in den meisten Fällen auch nicht zu, daß die Arbeiterwohnungen gesunder und billiger sind. Ich kann vielleicht diesen Vorwurf der Generaldirektion nicht machen, aber ich will nur sagen, wir sind nicht so sehr erbaut von der Erstellung von Arbeiterwohnungen. Und dann hat es noch einen Nachteil: Wenn die Arbeiter einmal entlassen werden, so werden sie nicht allein aus dem Arbeitsverhältnis entlassen, sondern auch aus der Wohnung, sie müssen dieselbe räumen.

Wenn ich noch ein bißchen in die Ferne schweifen wollte, so könnte ich auf den Essener Kohlenarbeiterstreik hinverweisen, wo die ganzen streikenden Kohlenarbeiter aus den Wohnungen herausgeworfen wurden, weil sie nicht mehr in einem Arbeitsverhältnis standen. Also die Arbeiter wünschen, daß ihnen in bezug auf die Bemessung von Wohnungsgeld mehr entgegengekommen werde, die Arbeiter wollen sich die Wohnungen selbst herausfinden, und wenn die Arbeiter genügend Lohn haben, können sie schon selbst gute Wohnungen herausfinden, dann brauchen sie nicht erst das Wohlfühlen der Staatsregierung dazu. Wenn ein großer Teil unserer Arbeiter bis jetzt nicht genügend wohnt, so ist das in der Hauptsache auf die mangelhafte Bezahlung zurückzuführen. Das werden Sie begreiflich finden, daß ein Arbeiter, der täglich 2.20 oder 2.30 M. verdient, also nicht einmal so viel, wie er zum aller-nötigsten Lebensunterhalt braucht, doch nicht eine genügende Wohnung finden kann. Denken Sie sich einmal einen Arbeiter in der Stadt Mannheim, einen Streckenarbeiter, der 2.50 M., also in der Woche 15 Mark verdient; der Mann muß, wenn er bei uns eine anständige Wohnung haben will, für 3 Zimmer und Küche 45 M. bezahlen, das ist beinahe ein ganzer Monatslohn. Sie werden begreifen, daß ein solcher Arbeiter darauf angewiesen ist, die allererbärmlichste Wohnung zu suchen, weil sie die billigste ist. Sie werden übrigens nicht wollen, daß der Staat für 14000 Arbeiter Wohnungen erstellt; es sind etwas über 200 Wohnungen, also es bleiben noch weit über 13 1/2 Tausend übrig, die solche Wohnungen nicht haben.

Ebenso verbesserungsbedürftig scheinen mir die Urlaubsverhältnisse zu sein. Es ist ja ein Urlaub von 3 bis 5 Tagen vorgeesehen, der längste Urlaub ist 6 Tage und der wird erst erreicht nach einer Dienstzeit von 5 Jahren. Man kann hier wieder die Städte als Beispiele für die Staatsbehörde leuchten lassen, man hat

z. B. in Freiburg — ich glaube auch in Karlsruhe, bestimmt aber in Mannheim — einen Urlaub von etwa 14 Tagen vorgesehen, und die Arbeiter im Staatsdienst hätten bei ihrer aufreibenden Tätigkeit einen Urlaub von 14 Tagen noch viel notwendiger.

Sehr nachteilig und rückständig sind die Bestimmungen über die Hinterbliebenen- und Altersversorgung in der Lohnordnung, aber auch hinsichtlich des § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Wenn Arbeiter in irgend welcher Weise verhindert, namentlich zu militärischen Übungen eingezogen sind, wird nur die Differenz zwischen dem ortsüblichen Tagelohn und zwischen den Zuschüssen, die sie von der Staatsbehörde bekommen, bezahlt. In Mannheim und anderen Städten ist man schon soweit gegangen, daß die Arbeiter den vollen Lohn erhalten. Die Staatsbehörde beruft sich mit großer Vorliebe auf die ortsüblichen Tagelöhne. Ich habe schon bei anderem Anlaß einmal gesagt: Was ist eigentlich der „ortsübliche Tagelohn“? Das ist immer derjenige, der für die niedrigste Stufe der Tagelöhner bezahlt wird; in allen andern Betrieben, in Fabriken, Werkstätten und auch bei den Städten selbst wird ein höherer Lohn bezahlt, als ihn der ortsübliche Tagelohn darstellt. Nur die Eisenbahnverwaltung klammert sich immer noch mit Konsequenz an diese bestehenden „ortsüblichen Tagelöhne“, und das kommt selbstverständlich auch zum Ausdruck bei unserm Lohnsatz, dort nimmt man auch immer auf unseren ortsüblichen Tagelohn Rücksicht. In keiner Fabrik werden diese geringen ortsüblichen Tagelöhne bezahlt, mit Ausnahme vielleicht in den am schlechtesten bezahlenden chemischen Fabriken und Zementfabriken; da mag es vielleicht möglich sein, daß diese schlechten Löhne bezahlt werden. Aber die Tagelöhner werden in der Regel immer höher honoriert als mit den „ortsüblichen Tagelöhnen“, wie sie vom Bezirksamt festgesetzt sind. Nach den neuerlichen Feststellungen beträgt bei uns in Mannheim der Tagelohn 3,10 M. Sie können aber sämtliche Maschinenfabriken und alle anständigen Fabriken bei uns durchgehen, Sie werden gar nirgends einen so geringen Tagelohn finden, überall sind die Tagelöhne höher, nur bei der Eisenbahnverwaltung nicht.

Die Eisenbahnverwaltung bezahlt übrigens noch nicht einmal diesen „ortsüblichen Tagelohn“. Ich habe Ihnen schon gesagt, daß bei uns in Mannheim der ortsübliche Tagelohn 3 Mk. 10 Pfg. beträgt, und ich hoffe nun, daß auch die Staatsregierung ihren Eisenbahnarbeitern bei der Station Mannheim 3 Mk. 10 Pfg. bezahlt, und nicht, wie hier in der Lohnordnung vorgesehen ist, einen Lohn von 2 Mk. 50 Pfg., der vielleicht bis zu 2 Mk. 70 Pfg. steigt. Ich möchte also wünschen, daß diese Behauptung kein leerer Wortschwall ist, sondern daß die Eisenbahnverwaltung auch Taten folgen läßt, damit man später sagen kann: Die Großh. Regierung hat Recht, sie bezahlt die ortsüblichen Tagelöhne.

So ist es auch mit der Hinterbliebenenversorgung. Die Eisenbahner verlangen, daß sie erstens einmal rascher aufsteigen, sie verlangen weiter, daß ihnen mindestens, ich glaube nach zwanzig Dienstjahren, drei Fünftel ihres Einkommens als Ruhegehalt bezahlt wird. Bei uns beispielsweise in Mannheim sind diese Verhältnisse so geordnet, daß die Arbeiter, nach einer dreißigjährigen Dienstzeit und nach dem 65. Lebensjahre 75 Proz. ihres Einkommens als Ruhegehalt anzusprechen haben. Was eine Stadtgemeinde wie Mannheim, wie Freiburg und Karlsruhe kann, das sollte für einen Staatsbetrieb, der doch mit ganz anderen Mitteln zu rechnen hat als eine Stadtbehörde, nicht unmöglich sein. Diese Forderung unserer Eisenbahner ist also nur zu sehr berechtigt und ich kann keine Gründe finden, weshalb die Regierung diesen berechtigten Wünschen nicht Rechnung trägt.

Die Arbeitskräfte werden in unserem Eisenbahnbetrieb zu rasch verbraucht; es giebt namentlich sehr Viele, die in Ausübung ihres Berufes schon arbeitsunfähig werden. Ich verweise nur auf einen Fall, auf den schon in der Denkschrift hingewiesen wurde, auf den Fall des Bureaudienerers auf der Station Pforzheim. Ein Bahnbeamter hat das Unglück, in Ausübung seines Dienstes die Hand zu verlieren, er kann nachher draußen im Dienst nicht mehr verwendet werden. Was tut man? Man gibt ihm in Pforzheim eine Bureaustelle und honoriert ihn mit dem sächlichen Gehalt, man sage und schreibe von 1,75 Mk. pro Tag! Er bekommt nachher noch eine Invalidenrente von 95 Pfg., so daß der Mann täglich 2 Mk. 70 Pfg. hat — und das bei einer Arbeitszeit von mitunter dreizehn, vierzehn Stunden. Ich möchte fragen, ob die Eisenbahnverwaltung sich gar nicht geniert, solche geradezu jammervolle Löhne ihren Beamten zu bezahlen? Wenn ein Mann in Ausübung seines Dienstes seine gesunden, kräftigen Glieder verloren hat, da sollte es geradezu als eine noble Pflicht für unsere Eisenbahnverwaltung gelten, einen solchen Mann auch nicht um einen roten Pfennig in seinem Einkommen zu verkürzen, sondern der Mann gehört mit seinem vollen Einkommen pensioniert.

Nun komme ich noch mit wenigen Worten auf die Arbeitsverhältnisse, wie sie auf der Station Heidelberg bei der Main-Neckarbahn existieren. Ich habe schon bei einer andern Gelegenheit einmal darauf hingewiesen, wie stiefmütterlich die dortigen Arbeiter behandelt werden. Es wäre zwar zunächst Sache unserer badischen Staats- und Eisenbahnverwaltung, die Einkommens- und Dienstverhältnisse unserer badischen Landesfinder, soweit sie bei der Main-Neckarbahn bedienstet sind, nicht aus dem Auge zu verlieren. Die Leute sind nun einmal — wenn sie auch nicht gerade gerne zu dieser Bahnverwaltung gegangen sind, — übernommen worden und der Regierung erwächst deshalb die Pflicht, die Einkommensverhältnisse und Dienstverhältnisse dieser Leute fortgesetzt im Auge zu behalten.

Ich komme damit zum Schlusse meiner Ausführungen. Ich möchte wünschen und hoffen, daß die Lohn-erhöhung, wie sie jetzt durch diese zwanzig Pfennig erfolgt ist, nur eine Etappe zu weiteren Aufbesserungen bildet; der Herr Kollege Muser hat ja auch schon darauf hingewiesen, daß hoffentlich, wenn in zwei Jahren das Gehaltsregulativ einer Revision unterzogen wird, selbstverständlich auch die Einkommensverhältnisse der Angestellten bei der Staatsbahnverwaltung verbessert werden. Aber nach dem, was ich gehört habe, scheint man nicht gewillt zu sein, in absehbarer Zeit etwas an den Arbeitslöhnen zu verbessern. Es ist mir mitgeteilt worden, daß, namentlich in der Betriebswerkstätte, den Arbeitern, die jetzt etwas höhere Löhne beziehen, als die Lohnordnung sie vorschreibt, schon erklärt wurde: Eure nächste Lohnerhöhung ist erst fällig im Jahre 1936 (Heiterkeit; auf einigen Seiten Widerspruch). Ein recht befriedigendes und wohlwollendes Entgegenkommen unserer Eisenbahnverwaltung, wenn jetzt schon die Arbeiter bei unserer Eisenbahnverwaltung derart abgefertigt werden! Trotzdem in den letzten Jahren die Lebensmittelpreise in geradezu unheimlicher Weise in die Höhe gestiegen sind, hat man es nicht für nötig gehalten, die Löhne entsprechend zu erhöhen, sondern man hat 16 Jahre dazu gebraucht; und die Erhöhung wäre auch jetzt, nach Umfluß dieser 16 Jahre, nicht erfolgt, wenn man nicht hier in diesem hohen Hause in diesen Jahren die scharfe Kritik geübt hätte. Man wollte zweifellos, bevor die Kammer an das Budget kommt, rasch einen Knochen hinwerfen, den die Arbeiter abnagen können; man hat zweifellos die Kritik

gefürchtet; man hat anerkannt, daß die Kritik nur zu berechtigt ist, und man hat ein paar Pfennige gegeben. Ich bin mir noch gar nicht im Reinen damit, ob es in Wirklichkeit zu einer Lohnerhöhung gekommen wäre, wenn der Landtag ein anderes Aussehen gehabt hätte. Auf der andern Seite waren es selbstverständlich auch diese Protestversammlungen, die die Eisenbahnarbeiter überall im Lande Baden abgehalten haben. Dadurch sind diese traurigen und jammervollen Lohn- und Dienstverhältnisse zur Kenntnis der Öffentlichkeit gelangt, und es war wahrlich kein Ruhmesblatt für unsere Regierung, daß die Arbeiter nach einer solchen Reihe von Jahren den Landtag und die Regierung quasi anbetteln müssen, bis sie einmal den Lohn bekommen, der ihnen rechtmäßig zusteht. Denn was sie bekommen, ist nicht die Entlohnung für ihre Arbeit, sondern nur ein Teil derselben. Daher sind auch die Millionenüberschüsse, die erzielt werden, in der Hauptsache auf die Arbeitsleistungen unserer Arbeiterschaft zurückzuführen.

Ich möchte mit dem Herrn Kollegen Musser wünschen, daß in zwei Jahren weitere 1½ Millionen angefordert werden. Ich glaube, daß das Hohe Haus mit einer weiteren Lohnerhöhung durchaus einverstanden ist, und ich bin überzeugt davon, wenn die Regierung aufs neue eine Erhöhung anfordert, daß sie hier mit Vergnügen bewilligt wird. 1½ Millionen ist ja eine recht hohe Summe, eine abschreckende Summe, aber wenn man bedenkt, daß 14 000 Arbeiter sich in diese 1½ Mill. teilen, dann bleibt nur noch ein Vermutstropfen für die Arbeiter übrig. Ich möchte also wünschen, daß die Regierung noch einmal die Arbeitsverhältnisse streng prüft. Vor allem aber möchte ich, abgesehen von der Lohnfrage, den einen Wunsch noch einmal hervorheben, worauf ich besonders hohen Wert lege, daß die Regierung in ein besseres Verhältnis zu den Arbeitern tritt, daß sie von Zeit zu Zeit die Arbeiterausschüsse um sich versammelt, damit sie hört, wie es draußen bei den Arbeitern geht und damit nicht die Wünsche der Arbeiter auf dem Weg zur Regierung unterschlagen werden, sondern zur Kenntnis der Regierung kommen! (Bravo! bei den Sozialdem.)

Die Sitzung wird hierauf abgebrochen.

Ein Urlaubsgesuch des Abg. Rohrhurst für die heutige und morgige Sitzung wird genehmigt.

Schluß der Sitzung gegen 8 Uhr abends.

* Karlsruhe, 23. Juli. 133. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag, den 24. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der Berichte der Budgetkommission über

1. den Antrag der Abgg. Wechtold und Gen. wegen Gewährung von Teuerungszulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag Musser und Gen. wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltstariifs und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 29), — Drucksache Nr. 23 a. —

2. eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in Betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse und den Antrag der Abgg. Jehrenbach und Gen. bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39), — Drucksache „zu Nr. 14“; —

3. die Bitte der Reserveführer u. Geizer der badischen Staatseisenbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Geizer, — Drucksache „zu Nr. 14 II“; —

4. den Antrag der Abgg. Musser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betreffend (Drucksache Nr. 18), und den Antrag der Abgg. Wechtold und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betreffend (Drucksache Nr. 49), — Drucksache Nr. 18a. — Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Fortsetzung.)

* Karlsruhe, 24. Juli. 134. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch, den 25. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über a. das Spezialbudget des Großh. Finanzministeriums, Titel X Schuldentilgung (Staatsvoranschlag, Hauptabteilung V, S. 94) und der Großh. Eisenbahnschuldentilgungskasse (Staatsvoranschlag, Hauptabteilung IX) für die Jahre 1906 und 1907 — Drucksache Nr. 16 — Berichterstatter: Abg. G i e h l e r ;

b. den Gesetzentwurf, die Feststellung des Staatshaushaltsetats für die Jahre 1906 und 1907 betreffend — Drucksache Nr. 17 — Berichterstatter: Abg. G i e h l e r ;

2. Beratung der Berichte der Budgetkommission über a. den Antrag der Abgg. Wechtold und Gen. wegen Gewährung von Teuerungszulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag Musser und Gen. wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltstariifs und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 29), — Drucksache Nr. 23 a. —

b. eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in Betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse und den Antrag der Abgg. Jehrenbach und Gen. bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39), — Drucksache „zu Nr. 14“; —

c. die Bitte der Reserveführer u. Geizer der badischen Staatseisenbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Geizer, — Drucksache „zu Nr. 14 II“; —

d. den Antrag der Abgg. Musser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betreffend (Drucksache Nr. 18), und den Antrag der Abgg. Wechtold und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betreffend (Drucksache Nr. 49), — Drucksache Nr. 18a. — Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Fortsetzung.)