

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

256 (29.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 136. öffentliche Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung № 256.

Karlsruhe, 29. Juli 1906.

### Badischer Landtag.

#### ==== Zweite Kammer. ====

**136. öffentliche Sitzung**  
am Freitag den 27. Juli 1906.  
Vormittags-sitzung.

##### Tagesordnung:

- Anzeige neuer Eingaben. Sodann  
Beratung der Berichte der Budgetkommission über
1. den Antrag der Abgg. Bechtold und Gen. wegen Gewährung von Feuerungszulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer (Drucksache Nr. 23), und den Antrag Muser und Gen. wegen Erhöhung der Bezüge der Arbeiter in staatlichen Betrieben und für die nicht etatmäßigen Bediensteten, wegen Revision des Gehaltstarifs und wegen Aufnahme der Volksschullehrer in diesen Tarif (Drucksache Nr. 20), — 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. Fehrenbach und Gen. bezüglich der Dienst-, Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (Drucksache Nr. 39), — Drucksache „zu Nr. 14“; —
  3. die Bitte der Reservebeizger u. Feizger der badischen Staatseisenbahnen um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen für Lokomotivführer und Feizger, — 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 Abgg. Bechtold 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. Wilkens. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Geh. Oberfinanzrat Dr. Nicolai, Oberregierungsrat Henn, Baurat Courtin.

Vizepräsident Dr. Zehner eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 20 Min.

Einläufe liegen nicht vor.

Es wird sofort in die Tagesordnung eingetreten.

Das Schlusswort zur Generaldebatte erhält der Berichterstatter

Abg. Dr. Wilkens (natf.): Der heutige Tag ist der sechste unserer Verhandlungen über die Petitionen des Eisenbahnpersonals, und ich glaube, es war also jedenfalls das Mißtrauen unbegründet, welches aus den Ausführungen des Herrn Abg. Krüger herausgeklungen hat, daß es uns darum zu tun gewesen sei, die ganze Angelegenheit nicht mehr in eingehender Weise im Hause zu erörtern. Ich glaube, es ist dies in der Tat in ausgiebigem Maße geschehen, und Sie werden von mir jetzt nicht erwarten, daß ich auf alle die Einzelheiten, die während der fünf-tägigen Debatte vorgetragen worden sind, noch einmal eingehe.

Die Kommission kann im allgemeinen mit dem Verlaufe, den die Debatte genommen hat, zufrieden sein. Es hat sich im großen und ganzen Uebereinstimmung mit den Anträgen der Kommission bei allen Parteien des Hauses ergeben. Bis jetzt ist nur ein einziger Gegenantrag eingelaufen, der Antrag der Abgg. Muser und Gen., welcher sich auf die Arbeits- und Ruhezeit bezieht, und der ja auch schon der Kommission vorgelegen hat. Die Stellungnahme der Kommission diesem Antrag gegenüber ist bereits in dem gedruckten Bericht ausführlich dargelegt. Wir treten mit Nachdruck für alle Verbesserungen der Arbeits- und Ruhezeit im einzelnen ein; aber wir sind der Meinung, daß im Augenblick einer so weitgehenden generellen Maßnahme, wie sie in dem Antrag Muser u. Gen. vorgeschlagen wird, das Wort nicht geredet werden kann, und zwar hauptsächlich aus finanziellen Gründen. Wir sind der Anschauung, daß, wenn ein so großer finanzieller Effekt noch mit in Kauf genommen werden müßte, wie er bei Annahme und Durchführung dieses Antrags aller Voraussicht nach eintreten wird, gerade das Ziel, dem wir mit aller Entschiedenheit zustreben müssen, gefährdet würde, nämlich die Gehaltstarifrevision im allgemeinen, und insbesondere auch zugunsten unseres Eisenbahnpersonals in Verbindung mit einer weiteren Besserung der Lohnverhältnisse der Arbeiter in unseren staatlichen Eisenbahnen. Wir meinen weiter, daß mit Rücksicht darauf, daß in ganz Deutschland auf dem Gebiete der Arbeits- und Ruhezeit im wesentlichen die gleichen Bestimmungen bestehen, für ein verhältnismäßig kleines Land, wie das unserige, eine Notwendigkeit, auf diesem Gebiete mit einseitigen Maßnahmen vorzugehen, nicht gegeben ist. Wir wünschen

aber, wie ich nochmals hervorheben will, daß die Eisenbahnverwaltung es sich nach wie vor mit aller Entschiedenheit angelegen sein lasse, jede mit dem Betriebsdienst irgendwie vereinbare Erleichterung durchzuführen. Wir haben ja einen bezüglichen Passus auch in unseren Antrag aufgenommen.

Die Kommission hat aber nicht nur Anlaß, mit der Aufnahme ihrer Anträge im Hause sich zufrieden zu erklären. Ich darf feststellen, daß auch die Haltung der Gr. Regierung in dieser Angelegenheit der Kommission gegenüber im großen und ganzen eine entgegenkommende gewesen ist.

Es hat die Gr. Regierung insbesondere — eigentlich zum erstenmal auf diesem Landtag — mit aller Bestimmtheit eine allgemeine Gehaltstarifrevision für den nächsten Landtag in sichere Aussicht gestellt. Es ist seitens der Gr. Regierung erklärt worden, daß sie die betreffenden Vorarbeiten in Bälde mit Energie in Angriff nehmen wolle. Es ist uns auch gesagt worden, daß nach Ansicht der Gr. Regierung die Revision des Gehaltstarifes eine allgemeine sein und eine merkliche Verbesserung der Bezüge unseres etatmäßigen Personals bringen solle. Niemand solle ganz leer ausgehen. Es ist seitens der Gr. Regierung auch in Aussicht gestellt worden, daß diese Besserung der Bezüge sich nicht bloß auf die etatmäßigen, sondern auch auf die nichtetatmäßigen Beamten erstrecken solle. In meinem einleitenden Vortrag habe ich schon hervorgehoben, daß die Kommission auf dem Standpunkt steht, daß die Gehaltstarifrevision nicht bloß zugunsten der unteren und der mittleren Beamten, sondern auch zugunsten der höheren Beamten wird zu erfolgen haben. Ich konstatiere, daß auch die Gr. Regierung sich diesen Standpunkt zu eigen gemacht hat. Es hat sich, worüber ich besonders erfreut gewesen bin, die Gr. Regierung auch damit einverstanden erklärt, daß aus Anlaß der Revision des Gehaltstarifes eine wesentliche Vereinfachung desselben durchgeführt werden soll. Es wird dies jedenfalls dazu beitragen, daß das Bestreben des Personals, fortwährend Vergleiche mit anderen Beamtengruppen anzustellen, etwas mehr in den Hintergrund treten wird. Ich kann nur sagen, wir hoffen und wünschen, daß diese Gehaltstarifrevision einen günstigen Verlauf nehmen und daß sie dazu führen möge, daß die wirklich berechtigten Wünsche und Anliegen unseres staatlichen Beamtenpersonals im wesentlichen Berücksichtigung finden.

Wenn bemerkt worden ist, daß bei dieser Revision auch die Rücksicht auf die Steuerzahler in Betracht komme, und daß man da über ein gewisses, vernünftiges Maß nicht hinausgehen könne, so ist das selbstverständlich auch der Standpunkt der Budgetkommission. Ich möchte aber meinerseits doch noch beifügen, daß, wenn seitens der Gr. Regierung erklärt worden ist, es werde aller Voraussicht nach nicht möglich sein, die ganze Tarifrevision mit ihrem finanziellen Effekt durchzuführen, ohne daß zugleich auch auf die direkten Steuern gegriffen werde, nach meiner Ansicht doch auch noch andere Mittel für die Durchführung der Revision zur Verfügung stehen werden. Ich erinnere namentlich an den Zuschuß aus allgemeinen Staatsmitteln zur Eisenbahnschuldentilgungskasse. Ich glaube, daß es, wenn für das Personal auf dem nächsten Landtag etwas Energisches geschehen soll, es notwendig werden wird, auf diesen Zuschuß oder doch wenigstens auf einen erheblichen Teil desselben zu greifen.

Was die Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen anlangt, so hat die Gr. Re-

gierung wiederholt den Standpunkt eingenommen, daß in dieser Richtung das dienstliche Interesse das ausschlaggebende sein müsse. Ich glaube, man kann diesem Standpunkt im allgemeinen beipflichten; aber der Herr Regierungsvertreter, der die bezüglichen Ausführungen machte, hat selber zugegeben, daß das dienstliche Interesse ein dehnbarer Begriff sei, und daß es unter Umständen eben auch im dienstlichen Interesse gelegen sein könne, der einen oder anderen Beamtensategorie ein besseres Vorwärtstommen zu sichern, als solches unter gewöhnlichen Verhältnissen möglich erscheint. Ich glaube, man wird eben auch da bestrebt sein müssen, die richtige Mitte zu finden, und ich kann beispielsweise hinsichtlich der Beamten aus der Assistentenlaufbahn auch heute nur wiederholen, was ich bereits in meinem einleitenden Vortrag gesagt habe: Es wird eben da notwendig sein, bei Aufstellung des nächsten Budgets in bezug auf die Vermehrung der etatmäßigen Stellen einmal einen entschiedenen Schritt vorwärts zu tun, was auch noch in Hinsicht auf mehrere andere Beamtensategorien, von denen im Lauf der Debatte die Rede war, zu gelten hat.

Was die Arbeiterverhältnisse anbelangt, so sind aus einzelnen Ausführungen doch merkwürdige Töne herausgeklungen. Es ist z. B. von einem der Herren Redner gesagt worden, dieser oder jener Arbeiter habe erklärt, er habe bei der Lohnerhöhung gar nichts bekommen. Ja, es hat wirklich ab und zu einmal den Eindruck gemacht, als ob diese anderthalb oder zwei Millionen, die wir für Lohnaufbesserungen bewilligt haben, und zwar mit Wirkung vom 1. Januar d. J., irgendwo im Ministerium oder in der Generaldirektion stecken geblieben wären (Seiterkeit). So liegen die Dinge denn doch nicht. Ich selber habe auch Arbeiter gesprochen, und es ist mir allseits bestätigt worden, wie auch von der Gr. Regierung wiederholt pflichtgemäß erklärt wurde, daß jeder Arbeiter mit Wirkung vom Beginn dieses Jahres an eine Zulage von mindestens 10 Proz. bekommen habe. Es ist eben da auch wieder hervorgetreten, was wirklich bedauerlich ist, ein gewisses Mißtrauen der Arbeiter freize gegen die Verwaltung, speziell gegen die Generaldirektion unserer Staatseisenbahnen. Ich halte dieses Mißtrauen nicht für gerechtfertigt. Ich habe die feste Ueberzeugung, daß unsere Eisenbahnverwaltung und ihre derzeitigen Leiter ehrlich und redlich bestrebt sind, jedermann gerecht zu werden. Auf der anderen Seite müssen wir aber leider mit der Tatsache rechnen, daß bei den Arbeitern der Verwaltung gegenüber nicht immer das wünschenswerte Vertrauen vorhanden ist. Ich kann auch da nur wiederholen, was in dem Druckberichte schon enthalten ist: daß nach unserer Meinung sich aller Voraussicht nach ein größeres Vertrauen der Arbeiter im Verhältnis zur Verwaltung ergeben würde und ergeben müßte, wenn seitens der leitenden Kreise und namentlich seitens der Generaldirektion eine geringere Zurückhaltung gegenüber den Arbeiterausschüssen geübt würde. Ich glaube, es ist in dieser Richtung auch im Verlauf der Debatte eine Reihe schätzenswerter Anregungen gegeben worden. Ich möchte es namentlich auch meinerseits nochmals unterstützen, daß man die Arbeiterausschüsse ab und zu nach Karlsruhe beruft, jedes Jahr mindestens einmal, und daß sie da unter dem Vorsitz des leitenden Beamten der Generaldirektion über die einschlägigen Verhältnisse gehört werden. Ich meine, es müßte das dazu beitragen, daß auf der einen Seite die Verwaltung über die Wünsche und Anliegen der Arbeiterschaft genauer und besser informiert wird, als dies jetzt mitunter der Fall zu sein scheint, und daß auf der anderen Seite die Arbeiterschaft doch den Eindruck gewinnt, daß man ihre berechtigten Wünsche und

Anliegen entgegennimmt und ihnen auch zur Erfüllung zu verhelfen sucht.

Die Lohnaufbesserung, von der ich vorhin gesprochen, ist ja gewiß eine erhebliche gewesen. Wir haben uns aber in der Budgetkommission keiner Täuschung darüber hingegeben, daß auch auf diesem Gebiete die Dinge noch keineswegs zum Abschluß gekommen sind. Es wird die Grobsh. Regierung darauf Bedacht nehmen müssen, dieser Angelegenheit ihre unausgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden und bei Aufstellung des nächsten Budgets aufs neue zu erwägen, ob nicht da oder dort oder im allgemeinen mit erheblichen Mitteln abermals einzugreifen sein wird.

Auch eine neuerliche Revision der Betriebs- und Werkstättenlohnordnung, wie sie im Laufe der Debatte wiederholt in diesem Hohen Hause befürwortet worden ist, möchte ich meinerseits empfehlen.

Was die Frage der Stücklohnarbeit angeht, so haben die Erörterungen darüber einen ziemlich breiten Raum eingenommen. Da muß ich sagen, es wäre wirklich erwünscht gewesen, wenn das desfallsige Material der Budgetkommission seinerzeit mitgeteilt worden wäre. Es ist aber eigentlich erst in der Debatte selber seitens der Grobsh. Regierung uns eine eingehende Mitteilung über die Erfahrungen mit der Abschaffung der Stücklohnarbeit in Oesterreich gemacht worden. In der Sache selber kann ich nur sagen, daß ich durch die Ausführungen des Herrn Regierungskommissärs gerade in dieser Spezialfrage nicht vollständig überzeugt worden bin (Abg. Fröhlich: Sehr gut!). Ich glaube, man kann eben die Verhältnisse, wie sie in Oesterreich liegen, doch nicht ohne weiteres mit denjenigen in unserem Badenerland vergleichen, und ich kann als Meinung der Kommission nur wiederholen, daß nach unserer Auffassung einmal im Lande selber ein praktischer Versuch mit der Abschaffung der Stücklohnarbeit gemacht werden sollte. Wenn das eine Jahr, welches wir vorgeschlagen haben, zu kurz ist, oder wenn es zu wenig ist, daß nur in einer Werkstätte ein solcher Versuch gemacht wird, so mag ihn die Grobsh. Regierung nach beiden Richtungen ausdehnen. Mit theoretischen Erwägungen läßt sich eben diese Frage offenbar auf die Dauer nicht entscheiden. Wir haben deshalb in der Kommission den vorhin von mir erwähnten Vorschlag gemacht, und ich möchte der Grobsh. Regierung noch einmal dringend empfehlen, der Frage näher zu treten, ob nicht irgend eine entsprechende Grundlage für die Durchführung eines solchen Versuchs gewonnen werden könnte.

Auf den Solltarif will ich nicht weiter eingehen. Er hat ja namentlich im Verlauf der Debatte eine ziemlich große Rolle gespielt. Ich kann nur betonen: wenn die Lebensmittel wirklich verteuert worden sind — und es wird ja das im großen und ganzen zuzugeben sein —, so müssen wir eben dafür sorgen, daß unsere Beamten durch entsprechende Aufbesserungen in den Stand gesetzt werden, diese Verteuerung zu ertragen. Deswegen wollen wir ja haben, daß der Gehaltstarif revidiert wird; deswegen stehen wir auch weiteren Lohnaufbesserungen der Arbeiter sympathisch gegenüber.

Die Frage der Personentarifreform ist auch wiederholt in die Debatte hereingezogen worden. Es hat namentlich der Herr Kollege Fröhlich eine ganze Reihe von tadelnden Rückblicken auf diese Reform in seine Ausführungen eingeschlochten. Es ist ja natürlich hier nicht der Platz, hierauf nochmals in extenso zurückzukommen, und wenn ich überhaupt noch etwas darüber sage, so sind es eigentlich weniger die Ausführungen des Herrn Kollegen Fröhlich, die mir dazu Anlaß geben — wir werden uns eben mit ihm leider in dieser Richtung nicht einigen, wenn wir noch so viele Reden halten —, als eine Bemerkung,

die vor einigen Tagen der Herr Finanzminister in diesem Hohen Hause gemacht hat. Er hat angedeutet, daß eigentlich der Regierung der ganze Verlauf der Personentarifreform Sorgen mache, und daß ihr das Resultat, wie es schließlich erzielt worden sei, nicht sehr erwünscht sei. Da muß ich denn doch feststellen, daß alles das, was auf dem Gebiete der Personentarifreform hier geschah, mit Zustimmung der Grobsh. Regierung erfolgt ist, und daß das verantwortliche Ministerium, das Eisenbahnministerium, insbesondere auch mit den Voraussetzungen, unter denen von der Mehrheit des Hauses der Tarifreform beipflichtet wurde, sich einverstanden erklärt hat. Ich meine, man sollte sich jetzt nicht sich von vornherein in allen möglichen pessimistischen Betrachtungen über den voraussichtlichen Effekt der Personentarifreform ergehen, sondern, nachdem jetzt einmal ein entscheidender Beschluß in dieser Sache gefaßt worden ist, seitens der Grobsh. Regierung, wie ich das übrigens ohne weiteres voraussetze, ehrlich und loyal dasjenige durchführen, was beschlossen worden ist. Ich habe die Ueberzeugung, daß die düsteren Prophezeiungen, die da und dort an die Wirkungen der Tarifreform, wie wir sie unsererseits gutgeheißen haben, angeknüpft werden, sich in der Praxis nicht erfüllen werden, und ich bin weiter der Meinung, daß unter den obwaltenden Verhältnissen bei uns im Lande Baden nichts anderes übrig geblieben ist, als auf der Grundlage vorzugehen, auf der schließlich das Werk zustande gekommen ist. Wir wollen doch jetzt erst einmal die praktischen Ergebnisse abwarten, wir wollen nicht von vornherein — wenn ich so sagen darf — eine gewisse Flaumacherei treiben, sondern wollen es der Zukunft überlassen, zu entscheiden, wer in dieser Beziehung schließlich recht gehabt hat. Ich gehöre in der Frage nicht zu den Pessimisten, und ich hoffe, daß uns der Erfolg in dieser Beziehung schließlich recht geben wird.

Im übrigen kann ich nur nochmals die Anträge, welche die Budgetkommission an das Hohe Haus gestellt hat, zur Annahme empfehlen. Sie sind vom Geiste praktischen Wohlwollens und entgegenkommens unserem großen Beamtenpersonal gegenüber auf dem Gebiete der allgemeinen Staatsverwaltung wie auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung erfüllt. Ich konstatiere nochmals mit Genugtuung, daß ihnen auch die Grobsh. Regierung im großen und ganzen sympathisch gegenübersteht, und ich hoffe daher bestimmt, daß unsere Anträge wenigstens auf dem nächsten Landtage dazu führen werden, daß die berechtigten Wünsche und Anliegen unseres Personals auf diesem Gebiete zur Erfüllung gebracht werden können. (Lebhafte Beifall.)

Es wird nun in die Spezialberatung, zunächst der Ziffer 1 der Tagesordnung, eingetreten.

Nachdem der Berichterstatter, Abg. Dr. Wilkens, auf das Wort verzichtet hat, erhalten dasselbe:

Abg. Kösch (Soz.): Die Eisenbahnarbeiter der badischen Bahn am Plage Basel haben mich beauftragt, die Generaldirektion dahingehend zu interpellieren, warum dieselben nicht berücksichtigt worden sind, als eine Ortszulage für andere Orte, u. a. auch für Mannheim, Neuhäusen und Schaffhausen, gewährt worden ist. Sie haben mir gesagt, sie wären bereits vor einem halben Jahre schon vorstellig geworden bei der Generaldirektion bezüglich dieser 30 Pf. Ortszulage, es sei aber seither an sie keine Antwort gelangt, und demzufolge soll ich heute bei der Generaldirektion anfragen, ob sie gesonnen ist, den Arbeitern der badischen Bahn auf dem Plage Basel diese 30 Pf. Ortszulage für die Zukunft zu gewähren.

Daß der Platz Basel ein teureres Pflaster ist, ist wohl allgemein bekannt. Die Lebensmittelpreise sind dort seit dem Jahre 1890 gestiegen, ebenso die Wohnungspreise. Ich kann Ihnen z. B. mitteilen, daß das Pfund Rindfleisch im Jahre 1890 70, im Jahre 1905 85 Cts. gekostet hat; eine Wohnung von zwei Zimmern wurde im Jahre 1890 mit 190 Fr., im Jahre 1905 mit 222 Fr., eine Wohnung von drei Zimmern im Jahre 1890 mit 381 Fr., im Jahre 1905 mit 472 Fr. bezahlt.

Kürzlich habe ich schon von dieser Stelle aus dem Herrn Generaldirektor mitgeteilt, daß die badischen Eisenbahner auf dem Platze Basel infolge der niedrigen Löhne, die sie erhalten, vielfach gezwungen sind, die städtische Armenpflege in Anspruch zu nehmen. Es ist mir dieser Tage auch bezüglich dieses Punktes ein Brief der dortigen Eisenbahnerorganisation zugekommen. Sie schreiben mir, daß die Darstellung vollständig richtig sei. Die baselstädtische Armenpflege muß fortgesetzt einen großen Bruchteil unserer badischen Eisenbahner in Basel selbst unterstützen, und die Leute haben mir gesagt, es sei das für sie als Angestellte eines fremden Staates keine angenehme Tatsache, denn sie müßten sich dann und wann einmal sagen lassen: „Was wollt Ihr denn, Ihr Schwobe, man muß Euch ja auch noch unterstützen!“ Ich glaube ebenfalls, daß das für die Leute keine angenehme Erscheinung ist, die leider darauf zurückzuführen ist, daß die Löhne dieser Arbeiter auf dem Platze Basel ganz entschieden zu niedrig sind.

Der Grundlohn beträgt 2,70 M. Die Arbeiter haben mir gesagt, sie hätten schon einmal gebeten, man möchte den Grundlohn doch wenigstens auf 3 Mark festsetzen. Dieser Wunsch ist aber nicht berücksichtigt worden, und demzufolge will ich hier gemäß Auftrag die Generaldirektion ersuchen, für die Zukunft unter allen Umständen Sorge dafür zu tragen, daß die Leute zum allerwenigsten die 30 Pfg. Ortszulage bekommen, ähnlich wie die Arbeiter in Neuhausen und Schaffhausen. Die Beamten auf dem Platze Basel, ist mir ferner gesagt worden, haben sowohl eine Wohnungszulage wie auch eine Ortszulage erhalten. Es ist nachgerade unverständlich, warum die Arbeiter dortselbst nicht auch berücksichtigt worden sind. Ich möchte also die Generaldirektion dringend ersuchen, daß sie bezüglich der in Frage stehenden Ortszulage ihr Entgegenkommen den badischen Eisenbahnern in Basel nicht versagt.

Gestatten Sie mir nur noch kurz auf die Löhne hinzuweisen, wie sie die Angestellten der schweizerischen Zentralbahn in Basel gegenüber unseren Bahnarbeitern haben. Es wird Sie vielleicht interessieren, daß der Jahresgehalt bei der badischen Bahn für Rangierobermänner 1200 bis 1800 Fr. beträgt, bei der Schweizer Bahn 1800 bis 2700 Fr., für Rangierer bei der badischen Bahn 1300 bis 1600 Fr., bei der Schweizer Bahn 1400 bis 2200 Fr., für Gepäckarbeiter bei der badischen Bahn 1100 bis 1400 Fr., bei der Schweizer Bahn 1200 bis 1900 Fr., und so geht es eine ganze Reihe weiter bis hinunter. Sie sehen also, daß bezüglich der Lohnzahlung die Schweizer Zentralbahn in Basel ihre Arbeiter ganz erheblich besser stellt, als unsere badische Eisenbahn ihre Arbeiter am dortigen Platze. Ich ersuche deshalb mit allem Nachdruck die Generaldirektion, den Wünschen der badischen Eisenbahner am Platze Basel, wenigstens was die Ortszulage von 30 Pfg. betrifft, nachkommen zu wollen.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Bei Einführung der Lohnordnungen wurden für Basel nicht die für Schaffhausen und Neuhausen gewährten Ortszulagen eingeführt, weil nach unseren damaligen Erhebungen die Lebens-

führung in Schaffhausen und in Neuhausen erheblich kostspieliger war als in Basel.

Die Erhebungen über die dermaligen Lebensverhältnisse in Basel sind in der Hauptsache abgeschlossen. Eine Entschliebung über die Erhöhung der Löhne konnte noch nicht erfolgen, weil abgewartet werden mußte, bis die Lohnordnung allgemein durchgeführt war, was, wie ich an einem der letzten Tage bemerkte, bezüglich der Werkstättearbeiter erst auf den 1. Juli ds. Js. endgültig möglich war. Es wird in kurzer Zeit die endgültige Entschliebung darüber getroffen werden, in welchem Umfang den Bitten der Baseler Arbeiter Rechnung getragen werden kann.

Der Herr Vorredner kam auch auf die aus der Denkschrift des badischen Eisenbahnerverbandes bekannt gewordene Tatsache zu sprechen, daß eine Reihe von Angehörigen unseres Personals in Basel Armenunterstützung genießt.

Wir haben auch darüber uns an zuständiger Stelle eingehend verläßtigt. In Basel ist von altersher Sitte, daß Private Almosen und Unterstützungen in sehr weitgehendem Maße gewähren; auch die organisierte öffentliche Armenpflege hat sich dieser Übung angeschlossen, wozu ihr reiche Mittel zur Verfügung stehen. Anscheinend hat die Leichtgläubigkeit, Unterstützungen zu erlangen, einen Teil unseres in Basel stationierten Personals veranlaßt, sich an die öffentliche Armenpflege, statt an die vorgelegte Behörde zu wenden. Es ist uns bekannt geworden, daß in Basel Unterstützungen unter Verhältnissen beansprucht werden, unter denen in unserem übrigen Verwaltungsbereich Unterstützungen weder beansprucht noch gewährt werden. Es ist auch von uns als sehr unerwünscht empfunden worden, daß unser Personal öffentliche Unterstützung beansprucht, zumal auf fremdem Staatsgebiet. Die Eisenbahnverwaltung wird deshalb die Regierung des Kantons Basel-Stadt ersuchen, künftig von unserm Personal einkommende Unterstützungsansprüche nicht mehr zu befriedigen, sondern an die zuständige Eisenbahndienststelle abzugeben, die aus ihren eigenen Mitteln und nach den für das ganze Bahnnetz bestehenden Grundsätzen im Falle der Bedürftigkeit Unterstützungen gewähren wird.

Hg. Roth (Soz.): Es ist während der Generaldebatte wiederholt hervorgehoben worden, daß durch die neue Lohnordnung und durch die Aufbesserung, die am 1. Januar dieses Jahres erfolgt ist, für die Arbeiter eine wesentliche Besserstellung erzielt worden und daß deshalb ein Grund zu Mißtrauen und Unzufriedenheit jetzt jedenfalls nicht mehr in dem Maße wie bisher vorhanden sei. Der Herr Berichterstatter hat erst vorhin gemeint, er könne sich nicht erklären, woher dies Mißtrauen jetzt noch komme. Ich glaube, ich bin in der Lage, sowohl den Herrn Berichterstatter wie auch die übrigen Herren, insbesondere auch die Herren an der Regierungsbank, zahlenmäßig davon überzeugen zu können, daß ein sehr berechtigter Grund zur Unzufriedenheit und zum Mißtrauen gegenüber der Regierung bei den Arbeitern vorhanden ist.

Es wird in der Antwort auf unseren Antrag von der Regierung u. a. erklärt: „In der für die Arbeiter des Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Magazindienstes bestehenden Lohnordnung sind mit Wirkung vom 1. Januar dieses Jahres die Grundlöhne durchweg um 20 Pfg. hinaufgesetzt und außerdem noch verschiedene Änderungen vorgenommen worden, die für die Mehrzahl der Arbeiter noch weitere Lohnerhöhungen bringen. In der für die Werkstättearbeiter neu aufgestellten Lohnordnung, die ebenfalls mit Wirkung vom 1. Januar 1906 an in Kraft

gesetzt worden ist, haben die Löhne gleichfalls eine entsprechende Erhöhung erfahren."

Ich werde mich bemühen, den Beweis zu erbringen, daß nicht eine Lohnerhöhung durch die Lohnordnung durchgeführt wurde, sondern eine wohlüberlegte Lohnreduktion. Es klingt das zwar zunächst unglücklich und sonderbar, allein ich habe mit den Arbeitern Berechnungen angestellt und bin schließlich durch diese Berechnungen von den Arbeitern und durch die Zahlen selbst überzeugt worden, daß eine Lohnreduktion durch diese neue Lohnordnung vorgenommen wurde. Als das im „Volksfreund“ gestanden hat, wußte der Starksruher Berichterstatter des „Schwäbischen Merkur“ nichts Geschwiebertes zu sagen, als daß er erklärte: „Wir leben doch nicht in Rußland, daß das Geld in fremde Taschen fließen könnte, sondern in einem wohlgeordneten Staate“, — und auch der Herr Berichterstatter hat vorhin gemeint, es könnte den Eindruck machen, als ob das Geld irgendwo liegen geblieben sei auf dem Wege zwischen dem Ministerium und den Arbeitern. So ist die Sache nicht, die 10prozentige Lohnerhöhung ist ausbezahlt worden, aber mit der Einführung der Lohnordnung hat man gleichzeitig dafür gesorgt, daß die 1½ Millionen, die man jetzt bewilligt hat, in den nächsten Jahren wieder eingepart werden, und zwar durch die Lohnreduktion, die eben durch die Lohnordnung vorgenommen wird. Die Arbeiterpolitik der Regierung wird ja schon dadurch genügend gekennzeichnet, daß die Arbeiter 16 Jahre lang vergeblich petitionieren mußten, bis man seitens der Regierung endlich ein Einsehen gehabt und eine allgemeine Lohnerhöhung zugestanden hat. Während sonst überall im Privatbetrieb, namentlich in den letzten 1½ Jahrzehnten, die Arbeiter fortgesetzt bemüht waren, ihre Lebenslage zu verbessern und ihr Ziel auch teilweise erreicht haben, war die große Zahl von Petitionen, die die Eisenbahnarbeiter an die Regierung und den Landtag gerichtet haben, fruchtlos, nicht weil der Landtag nicht gewillt hat — er hat ja immer wenigstens dem Willen Ausdruck gegeben, man solle entgegenkommen —, sondern weil die Regierung sich hartnäckig geweigert hat, den Wünschen der Arbeiter entgegenzukommen. Erst jetzt, nachdem durch den Zolltarif die Lebensmittel verteuert worden sind und man gar nicht anders konnte, als einen Ausgleich zu schaffen, wenn auch nur vorübergehend, hat man eine 10proz. Lohnerhöhung gewährt.

Ich darf bei dieser Gelegenheit auch mit einigen Worten auf die Lohnordnung zu sprechen kommen. Es wurde der Regierung nicht bloß von uns, sondern von hiesigen und drüben in deutlichster Weise nahe gelegt, daß der Standpunkt, den sie einnimmt in bezug auf Unterhandlungen mit den Arbeitern, durchaus überlebt sei, daß man sich schlechterdings heute nicht mehr auf den Standpunkt stellen kann, die Arbeiter müßten sich alles gefallen lassen, sie hätten nichts zu sagen, wenn es sich um den Verkauf ihrer Arbeitskraft handelt. Dieser Standpunkt wird heute nur noch von den ausgemachtsten Scharfmachern eingenommen. Überall aber, wo nur ein bißchen soziales Verständnis vorhanden ist, ist man zu der Ueberzeugung gekommen, daß Unterhandlungen mit den Arbeitern nicht bloß möglich sind, sondern in gleicher Weise den Arbeitern und der Verwaltung bzw. den Arbeitgebern zugute kommen. Hätte die Regierung, anstatt die Lohnordnung als Verwaltungsmaßregel zu behandeln, bei der niemand etwas mitzusprechen hat, zuvor mit den Arbeitern unterhandelt, so bin ich der festen Ueberzeugung, es wäre möglich gewesen, diese berechtigete Unzufriedenheit, die geradezu zur Empörung sich gesteigert und die teilweise zur Kündigung schon geführt hat, zu vermeiden und einen Zustand zu schaffen, der wenigstens auf Jahre hinaus ein Gefühl

der Befriedigung auf beiden Seiten hervorgerufen hätte. Die Regierung allerdings sagt: Wenn wir mit den Arbeitern Tarifverträge abschließen, welche Konsequenzen hat das in bezug auf die Beamten? In bezug auf die Beamten hat das gar keine Konsequenzen. Wenn Sie die Arbeiter heute zu Beamten machen, dann lassen sie ganz selbstverständlich die Forderung auf Abschluß eines Tarifvertrages fallen, denn in dem Augenblicke, wo sie Beamte geworden sind, wird ihr Einkommen unter Mitwirkung des Landtags gesetzlich geregelt und von Zeit zu Zeit gesetzlich hinaufgesetzt, dann ist also dieser Grund hinweggefallen. So lange man aber den Arbeitern die Beamteneigenschaft nicht gibt, ja sie nicht einmal in das Anstellungsverhältnis hinüberführt, sondern in daselbe Verhältnis stellt, wie draußen im Privatleben, haben sie allerdings den dringenden Wunsch, mit der Regierung genau so wie mit den Privatunternehmern Tarifverträge auf einige Jahre abzuschließen, wodurch sie die Sicherheit gewinnen, daß die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in bestimmter Weise auf bestimmte Zeit geregelt werden. Nicht umsonst hat man verschiedentlich darauf hingewiesen, daß man in der Gemeindeverwaltung da und dort diesen Weg beschritten hat und zwar mit gutem Erfolg, und ich meine, die Regierung sollte in dieser Beziehung nicht hinter den Gemeinden zurückstehen, ganz abgesehen von den Privatbetrieben. Die Regierung sollte doch an ihren Anstalten Musteranstalten haben, die andern vorbildlich sein sollen. Statt dessen machen wir gegenteilige Wahrnehmungen, die Regierung hinkt allüberall und allerwegen hintendran.

Diese Lohnordnung, die ist ein Monstrum von Ordnung der Löhne, wie es mir in meinem Leben noch nicht vorgekommen ist: ein Monstrum von Lohnordnung, das zum direkten Gegenteil führt von dem, was hier behauptet worden ist. Es heißt „Lohnordnung“; mit dem Worte soll gesagt sein, die Löhne sollen geordnet werden. Die Folge dieser „Lohnordnung“ ist das direkte Gegenteil, eine viel größere Unordnung, als sie bisher schon vorhanden war. Diese Lohnordnung trägt den Stempel bürokratischer Schablonenarbeit wie selten irgend etwas anderes an der Stirne. Wenn man auch nur ein klein wenig sich mit den Arbeitern ins Benehmen gesetzt hätte, dann hätte ein solches Monstrum von Lohnordnung nicht herauskommen können. Man gewinnt den Eindruck — nicht bloß in bezug auf die Löhne der Arbeiter, sondern auch in bezug auf andere Dinge —, daß man hier absichtlich das Gegenteil vom dem tut, was wir verlangen. In bezug auf die Eisenbahn- und Betriebspolitik haben wir verlangt, man solle sparen, wo man sparen kann; aber da geht man in der prächtigsten Weise mit dem Geld um. Hier aber wird auf Schritt und Tritt überall versucht, den Arbeitern am Notwendigsten, was sie brauchen, etwas abzuknöpfen. Man gewinnt den Eindruck, als ob hier Gelegenheit gegeben sei, das, was auf anderer Seite versündigt worden ist, wieder mit hereinzubringen.

Ich erinnere nur daran, daß, als verschiedene Arbeiter jetzt eine Stunde weniger Arbeitszeit bekommen haben, man ihnen gleichzeitig auch den Lohn entsprechend gekürzt hat. Wo kommt so etwas vor? Abgesehen davon, daß die ganze Erfahrung auf diesem Gebiete zeigt, daß mit einer Verkürzung der Arbeitszeit eine Lohnerhöhung gleichen Schritt halten sollte — abgesehen davon sollte man zum mindesten nicht dazu übergehen, die Löhne zu verkürzen, wenn man die Arbeitszeit verkürzt. Bei den Buchdruckern ist es tariflich festgelegt — und daran möge sich die Regierung ein Beispiel nehmen —, daß, wenn der Arbeitgeber von sich aus die Arbeitszeit verkürzt, dieser Arbeitgeber dann auch gezwungen ist, die Löhne entsprechend dieser Verkürzung der Arbeits-

zeit zu erhöhen, so daß der Arbeiter nachher, bei der verkürzten Arbeitszeit, mindestens das gleiche Einkommen hat, wie vorher bei der längeren Arbeitszeit.

Das hat man im Privatbetriebe fertig gebracht. Und die Großh. Regierung — die jetzt im ersten halben Jahre unseres Budgets schon wieder gegenüber dem Vorjahre drei Millionen mehr Einnahmen zu verzeichnen hat —, die Großh. Regierung bringt es fertig, in einem derartigen Betriebe (der, wenn er in rationeller Weise geleitet wäre, geradezu eine Musteranstalt sein könnte) derartige Dinge vorzunehmen. Die Magazinarbeiter in Konstanz bekommen, wie man mir mitteilte, von der 10prozentigen Lohnerhöhung, die ihnen gewährt worden war, jetzt schon wieder 5 Prozent abgezogen; das gleiche hat man mir mitgeteilt von den Karlsruher Magazinarbeitern, die empört darüber sind, daß man, nachdem man ihnen erst 10 Prozent Erhöhung gewährt hat, nun wieder ohne Ursache und Begründung 5 Prozent abknöpft.

Das sind Leute mit 3,20 bis 3,50 M. Einkommen pro Tag. Ich möchte die Herren, die solche Lohnreduktionen vornehmen, auffordern, uns einmal das Kunststück vorzumachen, mit solchen Löhnen ein halbwegs anständiges und menschenwürdiges Leben führen zu können (Sehr richtig!). Wenn sie das Kunststück dann fertig gebracht haben, wollen wir sehen, ob sie noch Lust dazu haben, an solchen Löhnen etwas abzuknöpfen.

Was an dieser Lohnordnung vor allem auffällt — es ist das ja schon wiederholt hervorgehoben worden —, das ist, daß in dreißig Jahren erst der Höchstlohn erreicht wird. Die Statistik weist nun klar und deutlich nach, daß überhaupt die Mehrzahl der Arbeiter gar nicht den Höchstlohn erhalten kann, weil sie es nicht so lange in der Werkstätte aushalten können. Es kommen nur sehr wenige in den Genuß dieses Höchstlohnes. Es ist geradezu bedenklich . . .

Vizepräsident Dr. Zehner (unterbrechend): Herr Abg. Kolb, ich habe bis jetzt zugelassen, daß Sie nochmals kurz die Lohnordnung berührt haben. Aber ich möchte Sie doch bitten, nicht wieder in der Ausdehnung, wie das jetzt scheint es der Fall sein soll, auf diese Dinge — die in der Generaldebatte ausführlich besprochen und, wie ich annehme, erledigt worden sind —, zurückzukommen.

Abg. Kolb (fortfahrend): Ich habe geglaubt, weil die Lohnordnung nun doch einmal hier in Frage steht, und weil die Regierung kommt und sagt, mit dieser Lohnordnung sei eine Besserung durchgeführt worden, daß es mir erlaubt sein müsse, zu begründen, warum das nicht richtig ist. Ich gebe zu, daß das Eine oder Andere schon in der Generaldebatte hervorgehoben wurde; so weit das geschehen ist, werde ich mich bemühen, darüber hinwegzukommen und es nicht länger zu besprechen.

Ich sage also: es ist bedenklich schon insofern, weil die meisten Arbeiter gerade in derjenigen Zeit, wo sie schon eine Familie zu ernähren und Kinder zu erziehen haben, solche geringe Löhne haben und infolgedessen ein sehr schlechtes Leben führen müssen. Offenbar hat man das nicht berücksichtigt.

Was bei dieser Lohnordnung vor allem auffällt, ist die Art der Masseneinteilung. Man kann ja schließlich Klassen und Abteilungen A und B machen; man kann von einer Klasse I A und I B reden. Aber, daß man die Handwerker in solche von „gehobener“ und „ungehobener“ Stellung einteilt, daß man sogar die Tagelöhner noch in Klassen einteilt und zwar in eine Klasse mit „gehobener“ und in eine Klasse mit „ungehobener“ Lebensstellung — ich glaube, das hat noch niemand erlebt (Sehr

richtig). Was sind denn Tagelöhner in „gehobener“ und was sind denn Tagelöhner in „ungehobener“ Stellung? Möchten uns das die Herren doch näher auseinandersetzen, wir sind sehr neugierig, was dabei herauskommt (Zuruf des Abg. Ged.: Sehr gut!) In „gehobener Lebensstellung“ befinden sich diese Arbeiter überhaupt nicht. Da hat die Regierung schon durch die Art der Regulierung der Löhne dafür gesorgt, daß es nicht so weit kommen kann.

Ich habe mir, wie ich vorher gesagt habe, Berechnungen anstellen lassen, und ich habe gefunden, daß eine ganz bedeutende Lohnreduktion stattfinden wird, daß mit den Jahren das ganze Geld, was man im Augenblick ausgegeben hat, wiedereingepart wird.

Zunächst möchte ich nochmals auf diese Masseneinteilung zu sprechen kommen.

Da haben wir zunächst die Klasse Ia, Werkstättenarbeiter; sie arbeiten neun Stunden und haben 306 Arbeitstage im Jahr; wenn sie diese 306 Tage arbeiten, dann bekommen sie sie auch bezahlt.

Dann haben wir eine Klasse mit Sonntagsarbeit, die bekommen 365 Tage im Jahr bezahlt und haben jeden dritten Sonntag frei. Dafür, daß sie keine Akkordarbeit haben und dafür, daß sie auch Sonntags arbeiten müssen, bekommen sie diese 365 Tage bezahlt. Nun sind diese Arbeiter in Ia (mit Sonntagsarbeit) durchaus qualifizierte Arbeiter, wie die in den Werkstätten.

Aber — und hier sieht man die Sparrerei — diesen Leuten hat man abgeklopft, wo man ihnen abknöpfen konnte: sie bekommen, trotzdem sie 365 Tage im Jahre arbeiten und trotzdem sie qualifizierte Arbeiter sind (ich erinnere an die Mechaniker in den elektrischen Zentrallen) nicht so viel, wie die Arbeiter in den Werkstätten mit 9 Stunden Arbeit und 306 Arbeitstagen pro Jahr.

Ich will Ihnen das kurz zeigen. Der Höchstlohn der Werkstättenarbeiter beträgt 4 M. 50 Pf. Dazu kommen 25 Proz. Akkordzulage; das macht bei 306 Tagen im Jahre 1721 M. 25 Pf. Der Höchsttagelohn bei den Arbeitern beispielsweise in der elektrischen Zentrale (die 365 Tage bezahlt bekommen) beträgt 4 M. 40 Pf., mal 365 ist 1606 M. Es bekommen also Arbeiter, die unter Umständen noch eine qualifiziertere Arbeit verrichten, wie manche Arbeiter in der Werkstätte, 115 M. 25 Pf. weniger, obwohl sie bloß jeden dritten Sonntag frei haben und obwohl sie viel länger arbeiten wie die andern.

Bei den niedersten Löhnen ist es genau so. Der niederste Lohn beträgt in der Werkstätte 3 M., dazu kommen 25 Pf. Zuschlag, macht 3 M. 75 Pf.; das ergibt für das ganze Jahr 1143 M. 75 Pf. Beim Arbeiter mit Sonntagsdienst sind die Ziffern: 3 M.  $\times$  365 = 1095 M., macht also ein Minus von 48 M. 75 Pf. gegenüber demjenigen Arbeiter, der jeden Sonntag frei hat, der jeden Tag 9 Stunden arbeitet, während der andere 10 und mehr Stunden arbeiten muß.

Wenn man nun die ganze Dienstzeit bis zum 30. Jahre in Betracht zieht, wenn man also berechnet, daß ein Arbeiter 30 Jahre lang beispielsweise in der elektrischen Zentrale und ein anderer Arbeiter 30 Jahre in der Werkstätte gearbeitet hat, dann bekommt der Arbeiter der elektrischen Zentrale in diesen 30 Jahren insgesamt 2460 M. weniger, obwohl er viele, viele Sonntage gearbeitet hat, obwohl er jeden Tag drei Stunden länger arbeitet, wie die andern (Hört, hört!).

Ich meine, das sind Zustände, deren Ungerechtigkeit ohne weiteres einleuchtet, die man hätte herausfinden müssen, und die man auch hätte herausfinden können, wenn man nur mit den Leuten Besprechungen abgehalten hätte (Sehr richtig!).

Ich habe schon vorher gesagt, daß diese Leute in der Werkstätte 9 Stunden pro Tag arbeiten müssen, macht in der Woche 54 Stunden; die im Betriebsdienst, die Sonntagsdienst verrichten müssen, arbeiten pro Tag 10,5 Stunden. Wenn sie Nachtschicht haben, 84 Stunden pro Woche, macht pro Tag 12 Stunden (alle diese Arbeiter müssen Tag- und Nachtdienst leisten), dann haben sie alle sechs Wochen in zwei Wochen 157,5 Arbeitsstunden.

Derartige Zustände könnten schon längst beseitigt sein. Für diese Arbeiter hätte man die achtstündige Arbeitszeit längst einführen können, ohne daß daraus für die Regierung irgend welcher materieller Verlust eingetreten wäre.

Ich will nun dazu übergehen, Ihnen die Berechnungen vorzulegen, die ich ausgeführt habe. Ich habe gesagt, durch die Lohnordnung wird eine Lohnreduktion herbeigeführt werden. Im Augenblick allerdings nicht; jetzt haben die Arbeiter eine 10prozentige Lohnerhöhung bekommen. Aber in ein paar Jahren fühlen sie die Lohnreduktion. Als mein Kollege Pfeiffle darauf aufmerksam machte, daß nach der Lohnordnung ein Arbeiter erst im Jahre 1936 wieder eine Aufbesserung bekäme, nahm ich ein Erstaunen unter den Kollegen wahr, und auch am Regierungstische war man sich nicht klar, was das heißen soll. Trotzdem entspricht diese Behauptung den Tatsachen. Es betrifft das einen Kupferschmiede. Die Kupferschmiede bekommt man in der Werkstätte nicht ohne weiteres, weil sie draußen in der Privatindustrie besser bezahlt sind. Dem betreffenden Arbeiter mußte man, um ihn überhaupt zu bekommen, einen Taglohn von 4,40 M. geben, 10 Pf. weniger, als sein Höchstaglohn beträgt. Nun hätte der Mann nach der Lohnordnung 30 Jahre warten müssen, bis er eine Zulage bekommt, denn der hat ja jetzt schon fast den Höchstaglohn. Der Mann hat natürlich erklärt, wenn man ihm nicht verspreche, ihm künftig Aufbesserung zu gewähren, mache er die Türe in der Werkstätte hinter sich zu und gehe in einen Privatbetrieb. Die Kupferschmiede haben ihrem Werkmeister sämtlich die Kündigung eingereicht, ob auch bei Groß-Generaldirektion, weiß ich nicht. Es ist das aber ein Beweis, wie unzufrieden berechtigter Weise die Leute sind.

Ich will Ihnen nun einige Zahlen anführen. Die Schlosser in der Werkstätte haben bisher im ersten Jahre einen Anfangslohn von 2,60 M. gehabt, dazu der 40prozentige Affordzuschlag, gibt 3,64 M. und die 10prozentige Lohnerhöhung gibt zusammen 4 M. Wenn einer also im vorigen Jahr angefangen hat, so bekommt er 4 M.; wenn einer aber jetzt nach der neuen Lohnordnung anfängt, dann bekommt er 3 M. Taglohn, und einen 25prozentigen Zuschlag für Afford, das macht 3,75 M. Er hat also gegenüber seinem Kollegen, der ein paar Monate früher angefangen hat, pro Tag 25 Pf. weniger, im Monat 6,50 M., im Jahr 78 M. In den nächsten vier Jahren bekommt er keine Zulage.

Der Schlosser, der 17 Jahre lang in der Werkstätte ist, bekam bisher 3,50 M. Taglohn, dazu den 40prozentigen Affordzuschlag, gibt 4,90 M. und mit der 10prozentigen Lohnerhöhung gibt es 5,40 M. In Zukunft erhält er 4 M. Taglohn und den 25prozentigen Affordzuschlag, gibt 5 M., im Tag also 40 Pf. weniger, im Monat 10,40 M., im Jahr 124,80 M.

Wenn man den Höchstlohn in Betracht zieht, kommt es bei einzelnen Kategorien noch viel toller.

Die Schlosser in den Maschinenhäusern hatten bisher im ersten Jahr 2,60 M. Taglohn, dazu den 40prozentigen Affordzuschlag, gibt 3,64 M. plus 10prozentige Lohnerhöhung gibt 4 M. Künftig erhalten sie 3 M. Lohn plus 25prozentigen Affordzuschlag, gibt

3,75 M., also auch weniger 25 Pf. im Tag, 6,50 M. im Monat und 78 M. im Jahr.

Wenn ein Schlosser im Maschinenhause 16 Dienstjahre hatte, bekam er bisher 3,70 M. Taglohn, 40 Prozent Affordzuschlag, macht 5,18 M., u. 10 Proz. Lohnerhöhung gibt 5,70 M. In Zukunft bezieht er 4 M. Taglohn und 25 Prozent Affordzuschlag, sind 5 M. Das macht im Tag 70 Pf. weniger, im Monat 18,20 M. weniger und im Jahre 218,40 M. So viel spart man an einem Arbeiter in Zukunft ein.

Bei den Monteuren ist genau dasselbe Verhältnis. Sie bekamen nach 30- und mehr jähriger Dienstzeit bisher 4,70 M. plus 40prozentigen Affordzuschlag, sind 6,58 M., plus 10 Prozent Lohnerhöhung gibt 7,24 M. In Zukunft bekommt der Monteur als Höchstlohn 5,30 M. Taglohn plus 25prozentigen Affordzuschlag macht 6,63 M., also im Tag 61 Pf. weniger als bisher und im Jahr 190,32 M.

Die Arbeiter, die heute den Höchstlohn noch nicht haben, werden ihn in derselben Höhe, wie er vor der Lohnordnung bezahlt wurde, auch nicht mehr erreichen, sondern höchstens auf 5,63 M. kommen.

Bei den Drehern ist es so: Diese hatten bisher mit 30—40 Dienstjahren 4,60 M. Taglohn, mit dem 40prozentigen Affordzuschlag 6,44 M. und der 10prozentigen Lohnerhöhung 7,08 M. pro Tag. In Zukunft bekommen vom 30. Dienstjahr an die Dreher 4,50 M. Taglohn und 25prozentigen Affordzuschlag gibt 5,63 M. Das macht im Tag 1,15 M. weniger, im Monat 37,70 M. und im Jahr 443,70 M. Das spart man in Zukunft an einem einzigen Arbeiter beim Höchstlohn gegenüber dem bisherigen Zustand! Und etwas derartiges nennt man Lohnordnung!

Bei den Generalschmieden ist es ebenso. Sie hatten bisher bei 30- bis 40jähriger Dienstzeit einen Taglohn von 4,50 M., dazu 40 prozentigen Affordzuschlag gibt 6,30 und die 10prozentige Lohnerhöhung macht 6,93 Mark. In Zukunft bekommen sie 4,50 M. Taglohn wie bisher, aber nur einen 25prozentigen Affordzuschlag, gibt 5,63 M., also 1,30 M. täglich weniger, im Monat also 33,80 M. und im Jahr 405,60 M.

Und nun die Jungschmiede, von denen wiederholt gesprochen worden ist. Was ein Jungschmied ist, scheinen die Herren in der Generaldirektion nicht zu wissen, sonst hätten sie sie nicht in die Kategorie der Arbeiter als Gehilfen eingeteilt. Es gibt in Karlsruhe Jungschmiede, die Aussicht haben, Urgrößbäter werden zu können, die schon 30 Jahre Jungschmiede und nicht Feuerschmiede geworden sind, weil gewisse Umstände das verhindert haben (Glücke des Präsidenten).

Vizepräsident Dr. Zehnter (unterbrechend): Die Anträge Bechtold und Gen. und Nusser und Gen. beschäftigen sich nur mit der Gewährung von Feuerzuschlägen. Die Frage der Lohnordnung gehört wohl nicht hierher. Ich muß daher bitten, sich auf den Gegenstand der Diskussion zu beschränken.

Abg. Kolb (fortfahrend): Ich muß mich der Anordnung des Herrn Präsidenten fügen. Ich habe geglaubt, weil die Regierung sagt, daß durch die Lohnordnung unser Antrag unnötig geworden sei, dürfe ich dazu sprechen; denn diese Behauptung widerspricht den Tatsachen. Ich kann aber darüber hinweggehen; ich glaube, jedenfalls den Beweis schon erbracht zu haben, daß es mit der 10prozentigen Lohnerhöhung und der Lohnordnung eine eigenartige Bewandnis hat. Ich könnte noch mehr Material anführen, das beweist, daß man es hier, um keinen anderen Ausdruck zu gebrauchen, mit einer sehr ausgeklügelten Lohnregulierung zu tun hat, und daß man



unserem Antrag auf Teuerungszulagen gegenüber nicht behaupten kann, durch die Lohnordnung sei dem Bedürfnis der Arbeiter in dieser Hinsicht vollständig genügt. Ich hoffe, daß es auch mit der in unserem Antrag vorgesehenen 10prozentigen Lohnerhöhung nicht sein Bewenden hat; die Regierung selbst rechnet ja mit einer weiteren Steigerung der Lebensmittelpreise. Ich hoffe, daß, wenn eine weitere Verteuerung der Lebensmittel eintritt, sie den Arbeitern auch noch mehr Lohn geben wird. Denn die 10prozentige Lohnerhöhung, die die Regierung jetzt gewährt hat, gleicht noch nicht einmal die Verteuerung der Lebensmittel aus, wie sie seit 16 Jahren eingetreten ist. Bedenken Sie, 16 Jahre lang hat die Regierung keine allgemeine Erhöhung der Löhne der Arbeiter durchgeführt; und jetzt, nachdem sie sie durchgeführt hat, will sie uns plausibel machen, daß damit der ganze Unterschied ausgeglichen sei! Das ist nicht richtig, abgesehen davon, daß eine Verbesserung, eine allgemeine soziale Verbesserung der Lage der Arbeiter durch die Lohnerhöhung nicht eintritt, und daß die soziale Lage der Eisenbahnarbeiter successive wieder herabgedrückt wird, wie ich glaube durch meine Ausführungen bewiesen zu haben. Ich werde übrigens noch bei anderer Gelegenheit, bei den Petitionen, mein Material, das mir noch zur Verfügung steht, und zwar namentlich hinsichtlich der Arbeitslosigkeit, der Regierung vorhalten, und ich werde zeigen, daß nicht einmal die Herren Referenten der Generaldirektion, noch viel weniger diese selbst über diese Zustände genau unterrichtet sind (Sehr richtig! und Bravo! bei den Sozialdemokraten).

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Ich will nicht dem Beispiel des Herrn Abg. Kolb folgen, und nochmals in die Generaldiskussion zurückverfallen, zumal ich mir schon erlaubt hatte, in der Generaldiskussion zu bemerken, daß die Groß-Regierung sich enthalte, ihre Ausführungen, die in dem gedruckten Bericht zu finden sind, noch einmal zu wiederholen. Ich habe nur einige kurze Bemerkungen auf die Angriffe bezüglich der Lohnordnung zu machen. Der Herr Abg. Kolb hat sie eine Schablonenarbeit genannt. In einiger Hinsicht gebe ich ihm recht; alles, was man in feste Formen hineinzwingt, muß eine gewisse Schablonenhaftigkeit an sich tragen und die Praxis wird sich nicht immer mit der formalen Ordnung der Dinge decken. Ich weiß auch genau, daß der so häufig erwähnte Tarifvertrag der Buchdrucker in sehr vielen Druckereien nicht vollständig durchgeführt werden kann, weil die formale Ordnung des Druckervertrags den tatsächlichen Verhältnissen nicht immer entspricht. Zur Ausgleichung müssen Sondervereinbarungen mit den Arbeitern getroffen werden. Es war der allgemeine Wille der Arbeiterschaft, eine Lohnordnung zu erhalten. Wir sind mit dem schweren Bedenken an die Arbeit gegangen, daß in mancher Hinsicht die Freiheit der Bewegung, die die Verwaltung zu Gunsten des Arbeiters wünscht, durch starre Vorschriften gehemmt wird. Deshalb habe ich schon an einem der letzten Tage gesagt, es freue mich für unsere Arbeiterschaft, daß keine gesetzliche Regelung der Arbeiterlöhne eintrete, denn es kann ja niemand unbekannt sein, daß die gesetzliche Regelung der Beamtengelder nicht immer im Interesse der Beamten liegt, insbesondere deshalb, weil die Bezahlung nach der mittleren Durchschnittsleistung bemessen werden muß und es nicht möglich ist, hervorragende Leistungen als günstigstenfalls auf dem Wege der Beförderung zu belohnen.

Noch muß ich einen Irrtum des Herrn Abg. Kolb berichtigen. Die Bezeichnung der gehobenen Stellen bezieht sich nicht auf die Löhne, sondern auf die Tätigkeit. Die Dreiteilung in nichtgelernte Arbeiter

und Tagelöhner, in Handwerker als Gehilfen und Tagelöhner in gehobener Stellung, und in Handwerker als selbständige Arbeiter entspricht auch der allgemeinen Einteilung der Beamtenschaft, die sich in Unterbeamte, in mittlere und in höhere Beamte gliedert.

Der Herr Abg. Kolb hat an die Spitze seiner Ausführungen gestellt, die Lohnerhöhung werde nicht nur nicht ausbezahlt, sondern es sei die bestimmte Absicht der Eisenbahnverwaltung, eine Reduktion der Löhne vorzunehmen. In den Darlegungen, die er bis jetzt gemacht hat, ist er den Nachweis für seine Behauptung schuldig geblieben, und ich glaube, er wird ihn immer schuldig bleiben. Er hat nicht das Recht, der Regierung zu unterstellen, daß sie eine Unwahrheit sage, daß sie absichtlich keine Lohnerhöhung erstrebe, sondern absichtlich eine Lohnreduktion vornehmen wolle. Dieses ist eine schwere Beleidigung, die ich mit aller Entschiedenheit zurückweise. Der Herr Abg. Kolb schätzt uns auch hinsichtlich unserer Intelligenz außerordentlich gering ein, denn wie sollten wir so töricht sein, eine solche Absicht durchzuführen? Nach zwei Jahren wird ja die Nachweisung über die eingegangenen Staatsgelder und ihre Verwendung genau ausweisen, ob die zwei Millionen für Aufbesserung der Löhne ausgegeben worden sind oder nicht, und ich wollte sehen, wie die Regierung dann bestehen könnte, wenn ihr nachzuweisen wäre, daß sie das Geld nicht verwendet, sondern absichtlich eine Lohnreduktion vorgenommen hätte.

Abg. Kolb (Soz.): Wenn der Herr Generaldirektor behauptet, ich hätte gesagt, es sei die Lohnerhöhung nicht ausbezahlt worden, so scheint er offenbar nicht gehört zu haben, was ich gesagt habe. Ich habe ausgeführt, es sei eine 10proz. Lohnerhöhung eingetreten, sie sei ausbezahlt worden, aber mit den Jahren werde sie wieder eingebracht werden (Abg. Süßkind: Sehr richtig!), und ich habe den zahlenmäßigen Nachweis dafür erbracht. Ich habe erklärt, es sei eine ganz fein ausgeglichene Sache, im einen Augenblick eine Lohnerhöhung von 10 Proz. zu gewähren, aber dadurch, daß die Affordolöhne um 15 Proz. erniedrigt und daß gleichzeitig die Tagelöhne nicht entsprechend erhöht werden, diese 10proz. Lohnerhöhung wieder einzusparen. Ich habe die Zahlen hier vorgetragen, sie werden im stenographischen Bericht stehen, und wir werden sehen und darauf bin ich wirklich neugierig, ob der Herr Generaldirektor in der Lage sein wird, das zu widerlegen.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Meine Ausführungen richten sich dagegen, daß der Herr Abg. Kolb behauptet hat, die Reduktion der Löhne sei die Absicht der Regierung gewesen. Dagegen habe ich mich ausgesprochen, und dagegen werde ich mich, solange es mir möglich ist, aussprechen. Diese Absicht haben wir nicht, das ist eine Verdächtigung, die ich mit aller Entschiedenheit zurückweisen muß.

Die Diskussion wird geschlossen.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Ich möchte nur, was zunächst den Antrag Bechtold und Gen. wegen Gewährung von Teuerungszulagen an die im Staatsdienst beschäftigten Arbeiter, Beamten und Lehrer angeht, darauf hinweisen, daß bei der Schlußabstimmung in der Budgetkommission sich Einstimmigkeit darüber ergeben hat, daß die Sache in der Weise erledigt werden soll, wie auf Seite 12 des Berichtes angegeben ist. Es haben auch die Herren von der Sozialdemokratie

sich mit dieser Erledigung des Antrags wenigstens in der Kommission einverstanden erklärt.

Was die Erörterungen anbelangt, die heute in diesem hohen Hause gepflogen worden sind, so kann ich nur auf's lebhafteste bedauern, daß der Herr Abg. Kolb das Zahlenmaterial, welches er heute hier vorgetragen, nicht bereits der Budgetkommission zur Verfügung gestellt hat. Wenn er das getan hätte, dann wäre dort gewiß im Benehmen mit der Großen Regierung eine nähere Prüfung erfolgt, und wir hätten dann jedenfalls die Möglichkeit gehabt, uns in Ruhe davon zu überzeugen, ob dasjenige, was der Herr Kollege Kolb behauptet, richtig oder unrichtig ist. Heute diese Zahlen, wenn ich so sagen darf, aus dem Handgelenk einer Prüfung zu unterziehen, ist, Sie werden das ohne weiteres zugeben, vollständig ausgeschlossen, und es ist deshalb recht mißlich, daß wir nicht in der Kommission schon Gelegenheit gehabt haben, darauf des Näheren einzugehen. Nun, der Herr Abg. Kolb wird wahrscheinlich sagen, er habe die Zahlen erst in den letzten Tagen erhalten, und sei aus diesem Grunde nicht imstande gewesen, sie der Budgetkommission zur Verfügung zu stellen. Er hat in der Budgetkommission allerdings gesagt, daß im Zusammenhang mit der Herabsetzung des Akkordjahres von 40 auf 25 Proz. nicht zugleich auch eine entsprechende Ausbesserung der Löhne stattgefunden habe, was die Eisenbahnverwaltung behauptet hatte, und ich habe gerade mit Rücksicht auf diese Ausführungen in meinem einleitenden Vortrag gesagt, es möge die Große Regierung noch einmal in eine nähere Prüfung darüber eintreten, ob denn auch wirklich eine der Herabsetzung des Stücklohnjahres von 40 auf 25 Proz. entsprechende Lohnerhöhung eingetreten sei. Es kann ja nun vielleicht sein, daß tatsächlich in einem oder anderen Falle oder in einer Anzahl von Fällen die Dinge noch nicht so geordnet sind, wie dies gewünscht werden muß. Aber das muß ich allerdings beabreden — und da glaube ich, namens der großen Mehrheit der Budgetkommission zu sprechen, — daß es etwa der Große Regierung bei der Feststellung der Lohnordnung darum zu tun gewesen sei, absichtlich derartige Effekte herbeizuführen. Ich glaube, der Herr Generaldirektor hat recht, wenn er sich gegen eine derartige Unterstellung mit aller Entschiedenheit verwahrt hat. Es wird jedoch aus dem, was vorhin vorgetragen worden ist, Veranlassung genommen werden müssen, die Frage nach der schon in meinem ersten Vortrage von mir angedeuteten Richtung nochmals eingehend zu prüfen. Ich bin auch der festen Ueberzeugung, daß, wenn tatsächliche Ungerechtigkeiten und Unbilligkeiten übrig geblieben sein sollten, die Große Regierung bemüht sein wird, ihnen abzuwehren. Hat doch sicherlich die Große Regierung derartige Dinge nicht gewollt, indem es ihr vielmehr nur darum zu tun gewesen sein kann, eine wirklich befriedigende Regelung der Angelegenheit herbeizuführen.

Wenn im übrigen von dem Herrn Abg. Kolb gesagt worden ist, die Arbeiter hätten 16 Jahre lang petitionieren müssen, ohne daß auf dem Gebiet der Lohnerhöhung etwas geschehen sei, so kann ich als Berichterstatter der Budgetkommission im letzten Jahrzehnt konstatieren, daß von Budgetperiode zu Budgetperiode erhebliche Erhöhungen der Anforderungen für Tagelöhne und Akkordlöhne eingetreten sind, und daß uns jedesmal gesagt worden ist, daß zwar ein Teil dieser Erhöhungen auf die Vermehrung der Zahl der Arbeiter, ein anderer Teil aber auch auf Lohnerhöhungen entfalle. Also so schlimm können die Dinge in den letzten 10 Jahren denn doch nicht gewesen sein, wie heute wieder behauptet wurde.

Ich resumiere noch einmal dahin: Wenn in der Tat solche Unbilligkeiten, wie sie vorhin bezeichnet worden sind,

eingetreten sein sollten, so ist es unser Wunsch, daß hier entsprechende Abhilfe getroffen werde. Wir nehmen aber ohne weiteres an, daß auch die Gr. Regierung dazu die Hand bieten wird, und wir trauen ihr jedenfalls nicht zu, daß sie die Absicht gehabt habe, solche Dinge herbeizuführen, um auf der einen Seite den Schein zu erwecken, daß die Arbeiter aufgebessert werden, aber auf der andern Seite ihnen auf einem Umweg dasjenige, was man ihnen zugelegt hat, wieder zu nehmen.

Abg. Frühauß (frei.) zur Geschäftsordnung: Ich muß beantragen, daß die Beschlußfassung über diesen Antrag ausgesetzt und die Sache an die Budgetkommission zurückgegeben wird. (Abg. Süßkind: Sehr richtig!). Nach dem, was wir jetzt gehört haben, ist die brennende Frage für uns z. Bt. die, ob ein Ausfall für die von der Lohnordnung betroffenen Leute schon innerhalb der nächsten zwei Jahre zu befürchten ist. Wenn das der Fall sein sollte, dann wäre dem Antrag auf Teuerungszulagen ja direkt mit der Faust ins Gesicht geschlagen. Das ist ja gerade das, was diese Anträge verhindern wollen! Nachdem aber nun die bestimmten rechnerischen Angaben des Herrn Abg. Kolb von der Regierungsbank nicht sofort und schlüssig widerlegt werden können, sind wir es uns, dem Lande und den Petenten schuldig, daß Klarheit über diese Dinge geschaffen wird. Auch ich bin fest überzeugt, daß die Regierung nicht etwa die Absicht gehabt hat, derartige Mißstände herbeizuführen. Wenn aber der Regierung der Nachweis erbracht wird, daß tatsächlich durch schablonenhaftes Arbeiten und dadurch, daß man den allseits beklagten Fehler, nicht mit den Arbeiterauschüssen in Beziehung zu treten, gemacht hat, solche Mißstände eingetreten sind, so liegt es ja im Interesse der Großen Regierung nicht minder wie in unserm, daß in dieser Sache unbedingt Klarheit geschaffen werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens (natf.): Dasjenige, was eben angeregt worden ist, bezieht sich, wie mir scheint, nicht auf den Antrag Bechtold und Genossen, wie er heute zur Abstimmung steht, sondern auf die Petitionen, die aus Arbeiterkreisen an das Hohe Haus gelangt sind, und wird daher wohl erst im Zusammenhang mit diesen Petitionen erledigt werden können.

Abg. Frühauß (frei.): Die Frage ist die, ob die Ausfälle infolge der neuen Lohnordnung schon innerhalb der nächsten zwei Jahre akut werden können bei allen oder einem Teil der von der Lohnordnung betroffenen Leute. Wenn das der Fall sein sollte, wenn der Beweis erbracht würde, so wäre das ein Novum, und die Kammer würde dann dem ausdrücklichen Antrag auf Teuerungszulagen gegenüber selbstverständlich eine ganz andere Stellung einzunehmen haben, als wenn der Antrag deshalb als erledigt erklärt werden könnte, weil inzwischen die Große Regierung Maßnahmen getroffen hat, die einer Teuerungszulage gleichkommen.

Abg. Gießler (Zentr.): Mir scheint, daß die Frage mit der Petition XI des Eisenbahnverbandes zusammenhängt, und deswegen wird es wohl am Platze sein, die Beschlußfassung über diesen ersten Antrag vorläufig ganz auszusetzen und erst dann darüber zu entscheiden, wenn wir über die Petition XII verhandelt haben. Dann wird sich zeigen, ob man die Angelegenheit etwa wieder an die Kommission zurückverweisen muß oder ob man bei dem vorgeschlagenen Beschluß stehen bleiben kann. Es wird bis dahin vielleicht auch Gelegenheit gegeben sein können, über die Zahlen von der Großen Regierung Auskunft zu bekommen.

Abg. Frühauß zieht hierauf seinen Antrag zugunsten des Vorschlags des Abg. Gießler zurück.

Abg. Dr. Wilkens (natl.) erklärt sich namens seiner Partei mit diesem Vorschlag ebenfalls einverstanden und bemerkt nochmals ausdrücklich, daß er gegen eine Prüfung der Zahlen, wie sie heute vorgetragen worden sind, sich nicht ausgesprochen habe, sondern nur zweifelhaft gewesen sei, ob diese ganze Frage jetzt oder erst bei der Petition XII behandelt werden solle.

Der Antrag des Abg. Gießler wird hierauf angenommen.

Es wird sodann zu Ziffer 2 der Tagesordnung übergegangen.

Vizepräsident Dr. Zehner ruft die einzelnen zur Beratung stehenden Petitionen der Reihe nach auf. Es ergreifen das Wort:

Zu Ziffer 1, Petition des Vereins badischer Eisenbahnbeamten um Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der Beamten der Assistentenlaufbahn

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens (natl.): Ich möchte zur Petition I folgendes kurz bemerken:

Es ist uns die Anregung gegeben worden, daß diejenigen Anliegen, die sich auf die Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen beziehen und denen wir im Berichte für das nächste Budget das Wort geredet haben, der Großh. Regierung nicht, wie seitens der Kommission vorgeschlagen wird, einfach nur zur Kenntnisnahme überwiesen werden möchten, sondern empfehlend. Ich will ausdrücklich konstatieren, daß dies nur eine Frage der Form wäre. Wir haben in der Budgetkommission in einer Anzahl von Fällen, und namentlich auch bei Petition I, beantragt, daß die Großh. Regierung den betreffenden Wünschen bei der Aufstellung des nächsten Budgets Rechnung tragen möge, und es ist also die Ueberweisung zur Kenntnisnahme, wie wir sie beantragt haben, tatsächlich nichts weiter als eine solche in empfehlendem Sinne. Wir haben aber Bedenken tragen müssen, einen anderen Modus gerade bei den Petitionen der Eisenbahner eintreten zu lassen, als bei den Petitionen, die sich auf das Gebiet der allgemeinen Staatsverwaltung beziehen. Die Mitglieder des Hohen Hauses werden sich erinnern, daß wir auch da in Fällen ähnlicher Art nur Ueberweisung zur Kenntnisnahme beantragt, bzw. beschlossen haben. Meines Erachtens sollten wir auch hier nicht anders verfahren. Dem Sinne nach ist aber die betreffende Ueberweisung eine solche, die der empfehlenden gleichkommt.

Abg. Vogel (Dem.): Die Petenten wünschen, wie schon der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, in dieser Petition nicht eine Gehaltserhöhung, sondern sie wollen ihre Verhältnisse dadurch verbessert sehen, daß die Beförderungsverhältnisse der Beamten ihrer Kategorie bedeutend gebessert werden. Sie sind auch der Ansicht, wenn die Großh. Regierung in ihrer Erwiderung erklärt, daß diesem Mißstande zum größten Teil dadurch abgeholfen worden sei, daß sie im letzten Budget eine Anzahl von etatmäßigen Stellen mehr eingestellt habe, daß damit noch nicht viel geholfen ist, und wir alle in diesem Hohen Hause sind wohl der Ansicht, daß mit dieser Einstellung im letzten Budget zur Beseitigung dieser mißlichen Verhältnisse nicht genügendes geleistet worden ist. Denn man kann sich nicht damit ausreden, wenn man sagt: Im letzten Jahre habe ich diese etatmäßigen Stellen auf einmal um die und die Summe erhöht, wo doch jahrelang vorher in dieser Hinsicht fast nichts oder sehr wenig, wenigstens nicht den steigenden Verhältnissen entsprechend, geschehen ist. Dadurch sind eben die Beamten in ihren Beförderungsverhältnissen ganz bedeutend in Rückstand gekommen, und es bedarf

eines gewaltigen Rucks, um sie wieder ins richtige Gleise zu bringen.

Es ist klar, daß gerade die Beamten, wenn sie nicht in der richtigen Weise befördert werden, oft eine größere Einbuße an ihrer Einnahme haben, als wenn sie keine Gehaltserhöhung bekommen. Selbstverständlich darf hier die Gehaltserhöhung auch nicht außer acht bleiben.

Der Herr Kollege Binz hat nun erklärt, es wären noch niemals so umfangreiche Berichte über die Petitionen der Eisenbahner verfaßt worden, und ich glaube, ich kann auch hinzufügen, es ist vielleicht noch niemals so eingehend darüber gesprochen worden, und so viele Neben darüber gehalten worden wie in dieser Session. Wenn also die Wünsche dadurch befriedigt würden, daß man Worte schreibt und Worte spricht, dann könnten unsere sämtlichen Beamten bis auf die Arbeiter herunter sehr wohl von der Tätigkeit des diesjährigen Landtages und von der Tätigkeit der Großh. Regierung befriedigt sein. Mit Wohlwollen sind sie sicher nicht allein auf diesem Landtage, sondern schon auf verschiedenen Landtagen abgepeißt worden. Aber die Leute sind nach und nach auf den Standpunkt gelangt, daß sie mit Wohlwollen nicht auskommen können, sondern sie wollen Taten sehen. Gerade hier bei diesen Petenten wäre es möglich gewesen, ohne auf die Gehaltstarifrevision zu verweisen, ohne diese Revision, die vielleicht in 2 Jahren kommt, abzuwarten, jetzt schon einen billigen Wunsch dieser Beamten zu erfüllen. Denn ich bin auch überzeugt, daß die Generaldirektion und das Eisenbahnministerium ehrlich und redlich bestrebt sind, wie der Herr Berichterstatter heute schon sagte, jedem gerecht zu werden, soweit es eben möglich ist. Aber die Herren an der Regierung und in der Generaldirektion können diese großen Betriebe in allen Einzelheiten bis auf die einzelnen Beamten nicht übersehen, und sie müssen sich eben auf ihre Amtsvorstände und auf die anderen Oberbeamten verlassen.

Auf der anderen Seite steht hinter ihnen bei der Aufstellung des Budgets das Finanzministerium und deshalb ist auch in dieser Debatte ein Abgesandter des Finanzministeriums erschienen, der abwinken muß, wenn die Forderungen nach Ansicht des Finanzministeriums zu weit gehen. Aber damit ist niemand Rechnung getragen, wenn man jemand auf einen Wunsch hin sagt, vor so und so viel Jahren sei das und das geschehen, wenn es eben nicht genügt. Das ist so gut wie gar nichts. Den Hungernden wird der Hunger nicht gestillt durch den Hinweis darauf, was schon geschehen ist, sondern nur durch sofortige Hilfe. So liegt die Sache auch in diesem Fall.

In dem Bericht der Generaldirektion ist aber auch ein kleiner Irrtum vorhanden, wenn auf Seite 4 unten geschrieben wird, daß noch 12 Assistenten aus dem Prüfungsjahre 1893 zurückstehen, und diese, sowie einige aus dem Jahre 1894, würden eben nach Vollzug des diesjährigen Voranschlags eingestellt. Nun wurde mir aber aufs Bestimmteste mit Namensunterschrift mitgeteilt, daß auch noch Beamte aus den Jahren 1890 und 1891 vorhanden sind, welche noch keine etatmäßige Anstellung erhalten hätten, obgleich sie von den lokalen Vorständen zweimal schon in empfehlender Weise vorgeschlagen worden seien, und es herrsche die Befürchtung gerade bei den Beamten der Lokalinpektionen, daß vielleicht auch in Zukunft eine derartige Ungleichheit vorkommen könnte. Ob die Leute mit Recht oder Unrecht dieser Ansicht sind, kann ich nicht sagen; ich will aber diese Befürchtung hier zum Ausdruck bringen, weil ich hoffe, daß gerade von Seiten der Generaldirektion und des Ministeriums hier Gerechtigkeit geschaffen wird. Diese

Beamten befürchten eben, wie das in der menschlichen Natur liegt, daß die Beamten, die unter den Augen der höchsten Vorgesetzten arbeiten, die in der Generaldirektion beschäftigt sind, etwas schneller befördert werden als diejenigen, die bei den Bezirksinspektionen ihren Dienst versehen. Es ist das menschlich, wenn sich jemand unter den Augen seines direkten Vorgesetzten hervortut, der über die Anstellungsverhältnisse zu verfügen hat, daß dieses eben besser überzeugt wird von der Tüchtigkeit dieses Beamten, als desjenigen der fern, steht. Ich möchte bitten, daß gerade hier in dieser Frage diese Befürchtungen nicht allein derjenigen, die ich hier genannt habe, zerstreut werden, sondern auch die Andern, die nun in den nächsten Jahren an die Beförderung herankommen sollen und befürchten, daß auch sie zurückgesetzt würden. Ich wäre der Großh. Generaldirektion dankbar, wenn hier in klaren, unzweideutigen Worten diese Befürchtungen zerstreut werden könnten.

Ich möchte auch gleichzeitig bei dieser Gelegenheit noch einmal anfragen, wie es mit dem früheren Schluß des Güterhallendienstes in Mannheim ist. Es konnte damals die richtige Antwort selbstverständlich nicht gegeben werden, daß, trotzdem der Dienst früher geschlossen würde, die Arbeitszeit der Verwaltungsbeamten und Angestellten nicht verkürzt worden ist.

Es ist mir auch bekannt geworden, daß von Seiten der Generaldirektion von hier aus Erhebungen in der Sache angestellt worden sind, und ich möchte bitten, über den Ausfall dieser Erhebungen wenigstens mit ein paar Worten Bericht zu erstatten. Denn es scheint das ganze mißliche Verhältnis dieser zu langen Dienstzeit daraus hervorzugehen, daß zu wenig Personal vorhanden ist. Dadurch leiden auch die Beamten, indem sie nicht die nötige Ruhezeit haben, weil es an Personal fehlt, und gerade an den Güterhallen, wie von kompetenter Seite ausgesprochen worden ist, fehle eine ganze Anzahl von Beamten. Die Herren hoffen, daß von der Generaldirektion Abhilfe geschieht. Die Mannheimer Beamten machen für diese Mißstände die Lokalleitung verantwortlich. Wenn sie auch mit dem jetzigen dortigen ersten Beamten sehr zufrieden sind, so befürchten sie aber immer noch, daß der Geist seines Vorgängers noch nicht gebannt ist, ja daß derselbe von der Zentralverwaltung aus die Erfüllung berechtigter Wünsche verhindere. Es ist bezeichnend für die dortigen Verhältnisse, daß diese Ansicht bis in die weitesten Kreise der Beamten verbreitet ist.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Der Bericht über die Einwirkung des früheren Schalterschlusses auf die Dienstdauer der Beamten ist, so viel ich weiß, eingekommen, aber es war noch nicht möglich, an die Erledigung dieser Frage zu gehen. Die Herren wissen ja selbst, in welcher außerordentlichen Weise wir dormalen durch die Landtagsverhandlungen beansprucht sind, und es muß nebenher noch eine Reihe sehr wichtiger Arbeiten gemacht werden, namentlich das Invollzugsetzen des Budgets, nicht nur in persönlicher, sondern auch in sachlicher Beziehung, denn es müssen jetzt alle neu genehmigten Bauten zur Vergebung gebracht werden. Wenn man diese Arbeiten fördern will, muß man mit der Stunde gehen, und so ist zu unserem lebhaften Bedauern manches in Rückstand gekommen. Wir hoffen aber, daß wir in kurzer Zeit das Versäumte wieder nachholen können.

Oberregierungsrat Henn: Der Herr Abg. Vogel hat soeben auch die etatmäßige Anstellung der Assistenten berührt und dabei ausgeführt, daß noch einige aus dem Jahre 1891 nichtetatmäßig angestellt seien. Demgegenüber möchte ich auf die tatsächlichen Verhältnisse aufmerksam machen. Im Berichte der Budgetkommission

ist angegeben, wie die erste etatmäßige Anstellung erfolgt. Darnach sind die nächsten, die aus der Klasse der Assistenten zur etatmäßigen Anstellung kommen, aus der Prüfung des Jahres 1900. Die Assistenten erfahren nämlich ihre erste etatmäßige Anstellung als Betriebsassistenten oder Expeditionsassistenten nach G 7 des Gehaltsstarifs. In der Folge werden dieselben aus dieser Stelle in eine höhere Stelle G 5 befördert, und um diese handelt es sich, wenn es sich um den Jahrgang 1893 oder 1891 dreht. In der Regel ist damit eine Aenderung ihrer Beschäftigung verbunden. Insbesondere ist das im äußeren Dienst der Fall, im inneren Dienst ist eine solche strenge Scheidung der Beschäftigung auf den Bureaus nicht möglich, weil hier minder wichtige und wichtigere Geschäfte ineinander übergreifen. Dagegen im äußeren Dienst ist bei diesen Beamten eine strengere Unterscheidung getroffen. Diejenigen, welche nach G 5 befördert werden, werden nicht mehr lediglich als Abfertigungsbeamte, sondern in selbständigerer Stellung, insbesondere im FahrDienst, verwendet. Wenn der Beamte sich zu einer solchen Verwendung nicht eignet oder, was vielleicht der Fall ist, wenn er eine solche Verwendung nicht will und in seiner jetzigen Verwendung noch verbleiben will, so wird er einstweilen auf seinen Wunsch nicht befördert. Er wird also deswegen nicht befördert, weil er es nicht wünscht oder im Augenblick nicht auf einer Stelle untergebracht werden kann, die seiner Befähigung entspricht. Wenn also noch der eine oder andere Beamte aus dem Jahre 1891 nicht befördert worden ist, so liegt es entweder in seinem Wunsche oder an seiner Vereingenschaftung.

Abg. Hergt (Zentr.): Ich möchte die Erklärung, die ich gestern abgeben wollte, heute beendigen, und will zu meiner Rechtfertigung vorausschicken, daß ich gestern ausdrücklich zu einer Erklärung um das Wort gebeten hatte und nicht zu einer persönlichen Bemerkung. Wenn ich hätte voraussehen können, daß eine Erklärung beim hohen Hause auf Widerspruch stoßen werde, so hätte ich selbstverständlich gestern gleich auf das Wort verzichtet und mich heute zum Wort gemeldet.

Ich fahre da fort, wo ich gestern unterbrochen worden bin. Ich hatte das Versehen berichtigt, das mir unterlaufen war, indem ich den Unterschied in der Schulbildung der Assistenten und Eisenbahnpraktikanten nicht hervorgehoben hatte. Ich hatte dann auch darauf hingewiesen, daß der Herr Ministerialdirektor meine Aeußerung insofern nicht so ganz richtig zitiert hatte, als er sagte, ich hätte behauptet, die Eisenbahnpraktikanten gingen aus der Assistentenlaufbahn hervor. Das habe ich nicht gesagt, ich habe nur gesagt, sie gingen aus der Zahl der Assistenten hervor, und damit habe ich nichts anderes gemeint, als daß sie, wie ein anderer Herr Abgeordneter es bezeichnet hat, von der Pike auf dienen, daß sie die Assistentenstellen bekleiden, ehe sie zu höheren Stellen übergehen. Es ist mir nicht im Traume eingefallen, darin einen Mangel für diese Beamten zu sehen, und ich kann wirklich nicht verstehen, wie man solches bei mir annehmen konnte. Auch ich bin, wie der Herr Ministerialdirektor von sich gesagt hat, in meiner ersten Anstellung Assistent bei der Eisenbahnbetriebsverwaltung gewesen, ich kann allerdings nicht sagen, wie der Herr Ministerialdirektor von sich, daß ich mich dabei so sehr wohl befunden hätte, denn ich hatte übermäßig viel Arbeit (der technische Assistent ist bekanntlich wenigstens damals, das Mädchen für alles gewesen), und eine schlechte Bezahlung. Aber darin für irgend eine Beamtenklasse einen Mangel zu sehen oder ihr einen Vorwurf machen zu wollen, daß sie diesen Weg durchgemacht habe, ist mir im Traume nicht eingefallen, und ich müßte eine solche Unterstellung ernstlich ablehnen.

Der Herr Ministerialdirektor hat nun meine Äußerungen bedauerliche Angriffe gegen den verdienten Stand der Eisenbahnpraktikanten genannt, die entschieden zurückgewiesen werden müßten. Ich freue mich, daß diese Beamten auf Seiten der Großh. Regierung eine so warme Verteidigung gefunden haben, ja, ich beneide sie fast darum, denn die technischen Beamten konnten sich bisher eines solchen Vorzuges nicht rühmen, obwohl sie auch schon manchmal hier angegriffen worden sind. Allein ich muß das auf das bestimmteste feststellen, daß meine Ausführungen sich in keiner Weise gegen diese Beamten selbst gerichtet haben, deren Tüchtigkeit ich auch nicht angegriffen oder bezweifelt habe, sondern sie haben sich nur gerichtet gegen das System der Eisenbahnpraktikantenlaufbahn, die ich nun einmal für verfehlt halte. Die Behauptung, daß ich die Eisenbahnbeamten der Praktikantenlaufbahn hier angegriffen haben soll, muß ich deshalb mit derselben Entschiedenheit zurückweisen, die der Herr Ministerialdirektor mir gegenüber für angebracht gehalten hat.

Im übrigen begrüße ich es lebhaft, daß der Herr Ministerialdirektor die Mitteilung machen konnte, daß das Großh. Eisenbahnministerium selbst schon im vorigen Jahre beschlossen hat, in Zukunft keine Kandidaten mehr für die Praktikantenlaufbahn aufzunehmen, sondern nur noch Kandidaten aus den Reihen der geprüften Staatsingenieure, des Justizdienstes, des höheren Finanzdienstes und des inneren Verwaltungsdienstes. Das ist ja gerade das, was ich gewünscht und empfohlen habe. Wenn mir das schon vor dem letzten Montag bekannt gewesen wäre, so wären meine Bemerkungen über die Eisenbahnpraktikantenlaufbahn unterblieben.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Sergt hat zugegeben, daß ihm bei seinen Ausführungen über die Ausbildung und Vorbildung der Eisenbahnpraktikanten ein Versehen unterlaufen sei, indem er bisher angenommen habe, daß die Eisenbahnpraktikanten nur dieselbe Schulvorbildung hätten, wie die Eisenbahnassistenten. Ein derartiges Versehen konnte ich allerdings beim Herrn Abg. Sergt im Hinblick auf seine dienstliche Stellung nicht voraussetzen, sonst hätte ich allerdings nicht einen „Angriff zurückgewiesen“, sondern hätte mich darauf beschränkt (wie ich das jedenfalls bei einem anderen Herrn Redner, wenn ihm ein solches Versehen unterlaufen wäre, getan hätte), ihn über den Irrtum aufzuklären. Ich nehme aber gerne davon Akt, daß hier ein Versehen vorlag, und erkläre, daß, wenn ich das gewußt hätte, meine Erklärung anders gelautet haben würde.

Daß gerade die Ausführungen des Herrn Abg. Sergt in der davon betroffenen Beamtenenschaft lebhafteste Beunruhigung hervorgerufen haben, das kann ich dem Herrn Abg. Sergt versichern, und ich wäre zu jener Zurückweisung nicht gekommen, wenn ich nicht genau gewußt hätte, wie die davon betroffenen Beamten sich auf das Empfindlichste dadurch betroffen gefühlt haben.

Abg. Frühau (frei): In der von mir schon erwähnten Erklärung der Petenten auf die von der Großh. Regierung der Budgetkommission gegenüber abgegebene Ausführung weisen diese Petenten darauf hin, daß die Großh. Regierung für die Budgetjahre 1906 und 1907 schätzungsweise 50 weitere Stellen als zu „durch Ableben, Zuruhesetzung und freiwilligen Austritt“ erledigende annimmt. Nun weisen die Petenten demgegenüber darauf hin, daß in den letztvorhergegangenen Budgetperioden die Abgangsziffer: 6, 23, 17, und 11 freigewordene Stellen betragen habe, durchschnittlich also etwa 15 Stellen, und sie bezweifeln deshalb, daß die von der Großh. Regierung in Aussicht genommene Zahl von 50 Stellen

für die nächste oder laufende Budgetperiode zutreffend sein könnte. Ich will aber diese Differenz auf sich beruhen lassen und nur auf die im Anschluß an diese Konstatierung gegebene Anregung der Petenten hinweisen, die mir allerdings sehr der Beachtung wert erscheint. Die Petenten sagen nämlich: Es wäre für die Regierung möglich, eine etwas höhere Zahl von Beförderungen als diese Zahl durchsetzen zu können, wenn sie sich entschließen wollte, alle freiverwendenden Stellen möglichst sofort zu besetzen, und solche Stellen nicht, wie bisher wiederholt vorgekommen, Monate lang unbefestigt bleiben zu lassen, so daß z. B. im Februar 1906 erledigte Stellen erst jetzt, im Juli 1906, wieder besetzt worden sind.

Oberregierungsrat Henz: Es wird ab und zu wohl einmal vorkommen, daß, vielleicht mit einiger Absicht, eine Stelle nicht gleich besetzt wird, weil hier verschiedene Bewerber in Betracht kommen, die man gerne berücksichtigen möchte, die man aber möglichst gleichzeitig vorrücken lassen will. Da kann es in der Tat geschehen, daß man absichtlich einmal, um solchen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, mit der Beförderung zurückhält. Aber deshalb wird nach unten hin für die erste etatmäßige Anstellung niemals mit einem Tag gewartet. Der Beamte, der etwa vorrücken könnte, wird auf die höhere Stelle übertragen, unten wird also die Stelle frei gemacht und der älteste Assistent, der in die nächste etatmäßige Anstellung einzurücken hat, rückt mit dem ersten Tag, an dem die Stelle frei wird, unter Gewährung der etatmäßigen Anstellung auch wirklich ein.

Im äußeren Dienst (ich habe vorhin von den Betriebssekretären gesprochen) kann noch ein anderer Grund in Betracht kommen. Ich habe gesagt, es ist in der Regel mit der Beförderung zum Betriebssekretär eine Veretzung in andere Verwendung verbunden. Da gibt es nicht selten die Schwierigkeit, ob der eine und andere Beamte sich in dieser Verwendung bewährt. Besonders bei dem sehr wichtigen Fahr Dienst wird deshalb eine provisorische Verwendung des Beamten in seiner neuen Stelle in Aussicht genommen. Es kann vorkommen, daß man in solchem Falle mit der Beförderung zurückhält. Ich wiederhole aber, bei der ersten etatmäßigen Anstellung wird in der Regel kein Tag gewartet, sondern sie wird ausgesprochen, sobald es etatrechtlich zulässig ist.

Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.): Die Wünsche der Beamtenklasse der Assistentenlaufbahn sind zweierlei Art: Erstens verlangen sie die Revision des Gehaltsstufens wie alle übrigen Beamten, zweitens aber verlangen sie eine erhebliche Vermehrung der Stellen und eine Verbesserung der Beförderungsverhältnisse. Diese Wünsche sind tatsächlich vollauf begründet, wie ja schon verschiedene der Herren Vorredner bewiesen haben. Die Beförderungsverhältnisse haben sich seit ungefähr sieben Jahren sehr verschlechtert. Ich habe hier eine Statistik vor mir, die beweist, daß die Beamten der Assistentenlaufbahn, die z. B. im Jahre 1890 die Prüfung abgelegt haben, noch mit  $4\frac{1}{2}$  Jahren angestellt und mit  $12\frac{1}{2}$  Jahren zu Sekretären befördert werden konnten. Die Assistenten, die im Jahre 1904 ihre Prüfung abgelegt haben, müssen 7—10 Jahre warten bis zur Anstellung und werden erst nach 23—27 Jahren zu Betriebssekretären ernannt. Diese Leute werden also nahezu 60 Jahre alt, und die Mehrzahl der betreffenden Beamten wird es kaum erleben, in G 5 einzurücken. Es ist also ganz gewiß ein berechtigter Wunsch, wenn die Assistenten verlangen, daß die Stellen in G 7, diese Durchgangsstellen der Assistenten, erheblich vermehrt werden. Es gibt z. Bt., wie die Statistik zeigt, ungefähr 600 Assistenten, die noch keine etatmäßige Anstellung haben; dann gibt es rund 300 Betriebsassistenten, die auf Beförderung warten. Wenn auch die

Gehaltstarifreform kommt, so ist die Vermehrung des Gehalts bei den schlechten Beförderungsverhältnissen für viele doch nur eine Fata Morgana; viele sehen den erhöhten Gehalt nur im Spiegel, und auch ihre Hinterbliebenen werden einen großen Schaden davon haben. Das Höchstgehalt kann eben nur selten erreicht werden. Es wäre also dringend wünschenswert, daß die Regierung in dieser Beziehung einen außerordentlichen Schub vornimmt und die Stellen in G 5 und G 7 erheblich vermehrt. Außerdem muß die Regierung alles tun, was die Verhältnisse dieser Beamten verbessern kann, sie muß die Gehaltstarifreform im nächsten Landtag unbedingt vornehmen und eventl. auch den Wohnungsgeldtarif einer Durchsicht unterziehen. Wir haben vor einigen Tagen hier in diesem hohen Hause gehört, daß große Ungleichheiten herrschen, was das Wohnungsgeld betrifft und daß viele etatsmäßige Beamten 50 Proz. ihres gesetzlich gewährten Wohnungsgeldes noch aus eigener Tasche darauflegen müssen und daß die nichtetatsmäßigen Beamten oft 25 bis 30 Proz. des Gehalts als Wohnungsgeld zahlen, um nur einigermaßen standesgemäße Wohnungen zu bekommen. Sodann kann ich mich dem Wunsche des Herrn Kollegen Frühauf anschließen, wenn er sagt, man möge die frei werdenden Stellen der Beamten sofort wieder besetzen. Schließlich möchte ich bitten, bei der Revision des Gehaltstarifs günstige Uebergangsbestimmungen zu machen, sodas die älteren Beamten von den Wohltaten der Revision des Gehaltstarif auch noch etwas erfahren.

Abg. **Fergt** (Zentr.): Ich muß dem Herrn Ministerialdirektor gegenüber bestreiten, daß ich zugegeben hätte, in Unkenntnis über die Schulbildung der Eisenbahnpraktikanten gewesen zu sein. Ich habe ausdrücklich gesagt: „Es ist mir ein Versehen unterlaufen“, und solche brauchen nicht auf Unwissenheit zurückgeführt zu werden. (Sehr richtig! im Zentrum). Solche Versehen kommen nicht nur bei den Abgeordneten, sondern auch in den Reden der Herren Regierungsvertreter vor, wie ich gerade vorhin an dem unrichtigen Zitat gezeigt habe. Der Herr Ministerialdirektor hat zwar zugegeben, daß ich meinerseits mein Versehen anerkannt habe, er hat aber seinerseits den Vorwurf noch nicht zurückgenommen, daß ich einen ungerechtfertigten Angriff auf die Beamten der Praktikantenlaufbahn gemacht hätte. Darüber muß ich mein Bedauern aussprechen.

Ministerialdirektor **Schulz**: Ich weiß nicht, ob der Herr Abg. Fergt meinen Ausführungen richtig gefolgt ist. Ich habe ausdrücklich konstatiert: Hätte ich voraussehen können, daß dem Herrn Abgeordneten nur ein Versehen unterlaufen ist, dann hätte ich nicht von einer „Zurückweisung seines Angriffs“ gesprochen, sondern hätte mich lediglich darauf beschränkt, das Versehen richtig zu stellen. Ich glaube, darin liegt das, was der Herr Abg. Fergt verlangt hat.

Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird hierauf angenommen.

Ohne Debatte werden angenommen die Anträge auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme die Petitionen badischer technischer Eisenbahnbeamter, des Vereins badischer Stationsmeister und der Magazinsaufseher (Ziff. II—IV).

Zu Ziffer V, Petition der Vereinigung badischer Stationsmeister, Oberschaffner, Schaffner, Güterschaffner, Wagenwärter, Wagenrevidenten und Bahn- und Weichenwärter um Ergänzung des § 37 des Beamtengesetzes bemerken:

Abg. **Bogel** (Dem.): Hier bitten die Petenten, daß man bei der Zurufsetzung den Beginn der Dienstzeit

auf die Zeit der ersten Verpflichtung im Arbeits- oder Hilfsbeamtenverhältnis zurückdatieren möge. Sie weisen darauf hin, daß sie nach dem jetzigen System schlechter gestellt sind, als die Militärämter. Von der Generaldirektion wird erklärt, daß diesem Wunsch in wohlwollender Weise bei der Revision des Gehaltstarifs Rechnung getragen werden soll. Meiner Ansicht nach sollte man nicht solange warten. Das ist es ja gerade, was die große Erbitterung in den Kreisen der sämtlichen Arbeiter, und besonders bei dieser Kategorie, die eine bedeutende Zahl ausmacht, diesen Beamten, welche die wichtigsten Stellen inne haben, hervorruft, und die daher herrührt, daß die Wünsche in der letzten Zeit trotz aller Petitionen nicht erfüllt worden sind. Man sollte den Beteiligten doch wenigstens zeigen, daß die Regierung nicht bloß Worte, wie ich schon vorhin sagte und wieder Worte und Bertröstungen für sie hat, sondern man sollte sein Wohlwollen dadurch bekunden, daß man wenigstens die Wünsche befriedigt, welche unabhängig von der hoffentlich in zwei Jahren eintretenden Gehaltstarifrevision erfüllt werden können. Dann würde auch das Vertrauen bei den Leuten wieder gefestigt werden, wenn sie sehen, daß man ernstlich mit der Absicht umgeht, ihren Wünschen, soweit es möglich ist, entgegenzukommen. Ich habe den Leuten vielfach gesagt, daß sie bei der Gehaltstarifrevision bedacht würden; da haben sie mir geantwortet, sie glauben es nicht mehr, man habe schon früher gesagt, der Gehaltstarif komme jetzt, aber die Sache werde immer wieder verschoben. Es ist doch sehr gefährlich für die Grob-, Regierung und für die Eisenbahnverwaltung, wenn eine große Zahl von kleineren und mittleren Beamten kein Vertrauen zu dem Wohlwollen ihrer Vorgesetzten besitzen, und ich muß sagen, ich habe mich geradezu gewundert, als ich mit den Leuten näher bekannt wurde, wieweit die Mißstimmung in diesen Kreisen Platz gegriffen hat. Es ist die höchste Zeit, daß hier eine Aenderung eintritt. Ich werde vielleicht bei einer anderen Petition noch Gelegenheit nehmen, daß näher auszuführen. Ich will nur auf einen Fall noch hinweisen: In einer Versammlung, in der sehr viele kleinere Eisenbahnbeamte anwesend waren, wurden die Ausführungen eines Kollegen aus diesem Hause, der etwas sehr scharf vorgeht, mit Beifall begleitet, und es kamen am anderen Tage einige von diesen Beamten in Uniform zu mir, um mir zu erklären, weshalb gerade die Ausführungen dieses Redners Beifall gefunden hätten. Sie haben mir gesagt, sie wollten damit nicht bekunden, daß sie zur sozialdemokratischen Partei gehörten, sie wollten nicht den Bestrebungen dieser Partei als solcher huldigen, sondern sie wollten durch diesen Beifall für den sozialdemokratischen Redner nur ihre Unzufriedenheit zum Ausdruck bringen, weil sie, wie sie mir sagten, bisher mit wohlwollenden Worten gespeist worden sind, von denen sie nicht satt werden könnten, weil sie keine Taten gesehen haben, deshalb haben sie das Vertrauen verloren. Das glaube ich aussprechen zu müssen, und zwar um das Gewissen der Regierung zu schärfen und um zu zeigen, daß es notwendig ist, die Beamten nicht mit Bertröstungen und Versprechungen hinzuhalten, sondern diejenigen Wünsche, die ohne Gehaltsrevision erfüllt werden können, zu erfüllen, solange es noch Zeit ist!

Abg. **Sörlacher** (Zentr.): Da es mir nicht möglich war, bei der Generaldebatte zum Wort zu kommen, so ergreife ich jetzt die Gelegenheit, um zu dieser Petition einige Worte zu sprechen und einige Wünsche zu äußern, die lokaler Natur sind. Alle Petitionen unserer Eisenbahnbeamten sind in diesem Hause, und das darf wohl den ganzen Stand mit Genugtuung erfüllen, von allen Seiten eingehend gewürdigt worden, und auch die Höhe Regie-

zung hat sich in günstigem Sinne zu diesen Eingaben ausgesprochen. Es ist ja heute schon ausgeführt worden, und ich kann mich diesen Ausführungen anschließen, daß es besser gewesen wäre, wenn man diesen Beamten statt mit leeren Worten abzuspeisen ihre gerechten Wünsche erfüllt hätte. Recht gerne hätte ich speziell zu den Petitionen des Zugpersonals, der Lokomotivheizer und Führer und der Wagenwärter gesprochen, und zwar deshalb, weil sich diese Beamtencategorien sich größtenteils aus Kollegen vom Handwerk rekrutieren. Es sind aber diese Wünsche so eingehend besprochen worden, daß man zunächst erst eine neue Kategorie schaffen müßte, um hier noch etwas Neues sagen zu können. Ich beschränke mich daher auf die Petition der Schaffner und Oberschaffner. Es war den früheren Schaffnern ermöglicht, bei außerordentlich guter Führung sich zu Oberschaffnern resp. Zugmeistern emporzuarbeiten. Wenn ich nun recht unterrichtet bin, soll diese Kategorie der Oberschaffner in Wegfall kommen, und für die Erlangung des Titels eines Zugmeisters sind andererseits sehr schwere Examen vorgesehen. Ich bin gewiß der Ansicht, daß für diesen verantwortungsvollen Dienst eines Zugmeisters recht viele Kenntnisse erforderlich sind. . . .

Vizepräsident Dr. Zehner schneidet diese Ausführungen ab, da sie nicht zum vorliegenden Thema gehören.

Abg. Geppert (Zentr.): Unter den vielen Eisenbahnbediensteten, die sich mit Beschwerden und Wünschen an uns gewandt haben, sind es besonders die Weichenwärter, die eine Befürwortung verdienen. Es will mir da scheinen, daß bei diesen sehr ungünstige Anstellungsverhältnisse vorliegen. So weiß ich z. B. von einem Fall, wo ein Bahnwärter nach der Bestallungsurkunde vom 1. Mai 1893 ein Gehalt erhält von 570 M., 35 M. Dienstzulagen und 150 Mark Wohnungsgeld, also zu sammen . . .

Vizepräsident Dr. Zehner unterbricht den Redner mit der gleichen Begründung wie oben.

Die Diskussion wird geschlossen.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter:

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, daß der Herr Kollege Vogel sich in dieser Frage offenbar in einem tatsächlichen Irrtum befindet. Er geht, wie mir scheint, von der Anschauung aus, daß es der Größt. Regierung möglich sein werde, den Wünschen der Petenten im Wege des Budgets zu entsprechen. Das ist aber nicht möglich. Es ist nur dann möglich, den Wünschen der Petenten Rechnung zu tragen, wenn zuvor eine Aenderung des § 37 des Beamtengesetzes stattgefunden hat. Nach ihm kommt für den Anspruch auf Ruhegehalt die gesamte im Beamtenverhältnis zugebrachte Zeit in Anrechnung, und für den Beginn des Beamtenverhältnisses ist regelmäßig die erste eidliche Verpflichtung maßgebend. Nun haben wir in der Budgetkommission nicht nur in diesem, sondern auch in verschiedenen anderen Fällen von der Größt. Regierung gehört, daß sie auch auf dem Standpunkt stehe, daß eine Revision der Bestimmungen des § 37 des Beamtengesetzes Platz greifen solle. Sie hat sich aber weiter dahin ausgesprochen, daß diese Revision erst im Zusammenhange mit der Revision des Gehaltstarifes stattfinden könne, und die Budgetkommission hat diese Meinung geteilt.

Sie hat aber der Größt. Regierung nahegelegt, sie möge auf dem nächsten Landtage diese Sache unter allen Umständen regeln, und sie möge eine tunlichst ausgiebige Berücksichtigung der Dienstzeit eintreten lassen, die außer-

halb des Beamtenverhältnisses von den Betroffenen zu gebracht worden ist. Ich glaube, es ist damit alles gesehen, was billigerweise verlangt werden konnte, und wenn der Herr Kollege Vogel die Sache so dargestellt hat, als ob hier ein Wunsch in Frage kommt, der schon lange unerfüllt geblieben sei, so muß ich denn doch sagen, daß, soweit meine Erinnerung reicht, die Sache überhaupt zum erstenmal im Jahre 1903 Gegenstand der Anregung im Petitionswege gewesen ist. Sie wird nun jedenfalls auf dem nächsten Landtag eine entsprechende Regelung finden.

Der Antrag der Kommission auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Zu Ziffer VI, Petition des Vereins der badischen Lokomotiv- und Schiffsbeamtenvereine um Erhöhung des Gehaltes, Verbesserung der Dienst- und Ruhezeit, doppelte Anrechnung der ersten 15 Jahre Dienstzeit bei Festsetzung des Ruhegehalts und Vermehrung der etatmäßigen Stellen bemerken:

Abg. Vogel (Dem.): Die allgemeinen Bemerkungen, die ich vorher machte, passen auch zu dieser Petition und all den anderen. Ich kann also auch hier erwähnen, daß der Herr Berichterstatter mich dabei mißverstanden hat. Ich habe nicht gesagt, daß dieser Punkt in der vorliegenden Petition ein großer Mißstand ist, sondern daß bei dem Vorliegen dieser großen Anzahl Petitionen, deren Erfüllung eben bis zur Regelung des Gehaltstarifes verschoben werden muß, die Regierung, um das Vertrauen der Beamten wenigstens wieder zu gewinnen, das hätte erfüllen sollen, was unabhängig von der Regulierung des Gehaltstarifes hätte erfüllt werden können. Ich glaube, darin wird der Herr Berichterstatter mit mir einig sein. Wenigstens war das aus seinen Ausführungen zu schließen. (Abg. Dr. Wilkens: Es ist eine Gesetzesänderung dazu nötig!) Im großen und ganzen wird aber der Herr Berichterstatter mit diesen Ausführungen einverstanden sein. Aus dem Inhalt seiner Reden, die ich im Verlauf dieser Debatte gehört habe, geht hervor, daß er von demselben Wohlwollen beseelt ist, sobald als möglich etwas zu erreichen. Aber auch die Gesetzesänderung könnte unabhängig davon gemacht werden. Wir haben schon manche Aenderung von Gesetzesparagrafen in diesem Landtag vorgenommen.

Wir stehen jetzt bei den Lokomotivbeamten. Selbstverständlich gehören nicht nur die Lokomotivführer, sondern auch die Heizer und Reserveheizer dazu. Diese haben wirklich schon jahrelang um Verbesserung ihrer Bezüge und um Verbesserung ihrer Dienst- und Ruhezeit petitioniert, aber bis jetzt immer wieder vergeblich. Sie haben in ihren jährlichen Versammlungen in Gegenwart eines Regierungsvertreters diese Wünsche regelmäßig zum Ausdruck gebracht. Sie haben sie vielleicht nach und nach zu häufig vorgetragen, so daß im vorigen Jahre zu der Versammlung in Lauda der Regierungsvertreter überhaupt nicht entsandt wurde, weil er wahrscheinlich die Wünsche schon kannte, die da vorgebracht wurden. Aber damit, daß die Regierung ihre Wünsche kennt, ist nun diesen Leuten ebenfalls nicht gedient, sondern es ist ihnen in erster Linie damit gedient, daß von ihren Wünschen die dringendsten sofort, und auch ihre sonstigen Wünsche möglichst bald erfüllt werden.

Sie fühlen sich durch das durch die letzten schlechten Jahre hervorgerufene Sparsystem am härtesten betroffen. Es wurde eben in den letzten Jahren sehr gespart, und es hat sich die Haupthärte dieser Sparerei geradezu gegen diese Beamten des Lokomotivdienstes gerichtet. Sie sagen, es seien ihre Ruhepausen in den letzten Jahren durch die Einteilung des Dienstes verkürzt

worden. Man sei auch im Bau von Lokomotiven im Verhältnis zur Abnutzung der Lokomotiven etwas sparsam vorgegangen, so daß eben alte, nicht mehr leistungsfähige Lokomotiven immer noch zu häufig im Gebrauch wären. Man könnte erwidern: das hätte ja vielleicht mit den Beförderungsverhältnissen und den Einkommensverhältnissen der Beamten nichts zu tun. Aber es hat wohl etwas damit zu tun, weil sie eben Prämien bekommen, wenn sie weniger Briquets, überhaupt weniger Heizmaterial verbrauchen. Das wäre aber nicht das schlimmste. Sie bekommen jedoch Verweise und Strafen, wenn sie mehr als einen bestimmten Prozentsatz von Briquets zur Anheizung ihrer Maschinen gebrauchen. Das ist das gefährlichste an der ganzen Verordnung, daß man den Leuten Lokomotiven zur Bedienung übergibt, die nicht mehr auf der Höhe der Zeit stehen, welche sie nicht richtig mit dem Material bedienen können, welches sie vorschrittmäßig beziehen müssen. Es sollen andererseits die Züge auch nicht durch solche Umstände Zeitverspätungen erleiden. Die Leute werden dann in Strafe genommen, wenn sie zuviel Material verbrauchen.

Es lag eine diesbezügliche Eingabe von den Lokomotivführern vor, worin gebeten wurde, daß man besonders für die alten Maschinen den Prozentsatz des Briquetzuges erhöht. Die Antwort, die darauf gekommen ist, war folgende Bekanntmachung: „Die Prüfung der Nachweisung über Verbrauch an Kohlenziegeln hat ergeben, daß einzelne Reserveführer an fünf und mehr Kohlenzügen zu viel Kohlenziegel gefaßt haben.“ Zum Schluß wird angefügt: „Für diesmal wolle man von einer Bestrafung absehen.“ Wahrscheinlich hat man von seiten der Vorgesetzten eingesehen, daß die Lokomotive mit der Hauptschuld trägt. Aber es wird diese Bekanntmachung noch einmal ernstlich bekannt gegeben und zur Beachtung empfohlen. Damit ist eben gar nichts getan, wenn nicht gründlich untersucht wird, ob es auch möglich ist, daß gerade diese alten Lokomotiven mit diesem Brennmaterial richtig bedient werden können.

Was hat der Beamte, wenn sich einige Minuten Verspätung einstellen? Dann muß er zum Protokollbeamten laufen; er muß ihn erst suchen und damit gehen ihm wieder so und so viele Minuten, oft eine Viertelstunde von seiner Ruhezeit verloren, die er haben soll, nachdem er den Zug geführt hat.

Die Beamten beschwerten sich auch darüber, daß bei der Berechnung der Dienstzeitdauer die Zeit eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit in Rechnung gestellt wird, statt auch die durch die Lokomotivdienstordnung um etwa noch eine halbe Stunde vorher vorgeschriebene Zeit.

Besonders beklagen sie sich aber, wie fast jede Beamtenkategorie, über die schlechten Beförderungsverhältnisse. Es wurde zwar hier auch schon bei den verschiedenen Budgetberatungen immer wieder darauf hingewiesen, welche große Zahl von neuen etatmäßigen Stellen geschaffen wurde, und daß dadurch dem Notstand, der herrschte, abgeholfen werde. Das scheint aber doch trotz alledem nicht geschehen zu sein und konnte nicht geschehen. Diese Zusammenstellungen sind ja gemacht, bevor die Wirkungen unseres neuen Budgets in Kraft getreten sind. Aber trotz alledem sind die Mißverhältnisse so groß, daß sie auch mit der Schaffung dieser Zahl von neuen Stellen, welche im Budget vorgesehen sind, nicht aus der Welt geschafft werden können. Es heißt, daß von 614 etatmäßigen Heizern nur 126 Heizerdienste damals versehen und 488 wurden zu Lokomotivführern verwendet. Es ist also klar, daß wir auch mit dieser erhöhten Summe bei der verhältnismäßig geringen Anzahl von neuen etatmäßigen Lokomotivführerstellen dem Mißstande nicht ab-

helfen; denn es ist selbstverständlich, wenn eine so große Anzahl Heizer Lokomotivführerstellen versehen muß, daß wir auch eine große Anzahl Stellen notwendig haben; es wurde auch immer hervorgehoben, daß die Etatmäßigkeit nach der Stelle und nach den Dienstobliegenheiten sich richten müsse; ich meine, hier wäre die Gelegenheit gegeben, die etatmäßigen Stellen ganz bedeutend zu vermehren.

Dasselbe ist bei den Reserveheizern der Fall, von denen eben wieder die größte Anzahl die wirklichen Heizerdienste tun müssen, die sonst die etatmäßigen Heizer tun müßten; selbstverständlich, wenn die etatmäßigen Heizer Lokomotivführer sein müssen, können sie eben die Heizerdienste nicht versehen.

Ich glaube, daß hier die Leute vollkommen berechtigt sind, endlich einmal ernstlich zu erwarten, daß in dieser Hinsicht unabhängig von der Gehaltstarifrevision seitens der Großh. Regierung ihren Wünschen Rechnung getragen wird, und daß die Regierung die Zahl der etatmäßigen Stellen im Verhältnis zur Notwendigkeit erhöht. Dann würden gerade von seiten dieser Beamten manche Klagen verstummen, denn sie haben gerade in der Hauptsache deshalb einen Ausfall an ihren Einnahmen, weil sie in diese höheren Stellen nicht rechtzeitig befördert werden. Wenn diese Beamten, welche einen schweren, verantwortungsvollen Dienst haben, nach Gerechtigkeit verlangen, muß ihnen dieselbe werden und muß hier gerade dafür gesorgt werden, daß die Unzufriedenheit, die auch in diesen Kreisen Platz gegriffen hat, bald wieder einem Vertrauen zu dem Wohlwollen weicht, welches sich nicht in Worten, sondern in Taten ausdrückt.

Ich glaube, daß ich alles damit ausdrücke, wenn ich hier einen Satz in einer Petition von einer anderen Kategorie von Beamten verlese, der sich aber auf alle Beamten anwenden läßt, und der sich auch hierauf bezieht. Es heißt:

„Wir zitieren auch einmal Dr. Loß: Die untere Grenze des Lohnes wird auch beim Staat nicht ungestraft verlegt. Zwar kann er die üblen Folgen der Ueberanstrengung und Unterbezahlung hinausschieben, so lange der Zudrang infolge der Vorliebe vieler Personen für anscheinend gesicherte Stellen anhält, aber mit der Zeit werden sich die Familienverhältnisse verschlechtern, Unfälle und Materialschäden nehmen zu, Servilismus und Korruption auf der einen, eine verdrossene, staatsfeindliche Gesinnung auf der andern Seite greifen um sich und richten großen Schaden an.“

Das ist die Meinung sehr vieler Beamten und Arbeiter.

Baurat Courtin: Der Herr Abg. Vogel hat in seinen Ausführungen eben u. a. ausgesprochen, er glaube der Vermutung Ausdruck geben zu müssen, daß da und dort alte, mehr oder weniger dienstunfähige oder wenigstens nicht mehr voll dienstfähige Lokomotiven bei uns in höherem Maße verwendet würden, als es im Interesse des Dienstes und des Personals angezeigt und berechtigt sei. Ich möchte diese Behauptung nicht unwidersprochen lassen. Zuzugeben ist selbstverständlich, daß wir eine Reihe von älteren Lokomotiven haben; aber es wäre nicht berechtigt, diese älteren Lokomotiven ohne weiteres außer Dienst zu stellen. Das Hohe Haus würde sich wundern, wie hoch die Anforderungen im Budget zur Vermehrung und zum Ersatz dieser Lokomotiven, die für eine ganze Reihe von Zügen noch durchaus genügen, sich stellen würden.

Wenn der Herr Abg. Vogel etwa gesagt hätte, er glaube, daß da und dort neuere Lokomotiven in ungeeigneter Weise verwendet würden, so hätte ich das eher begreifen können, denn bei einer neuen Lokomotive steht man einer neuen Erscheinung ge-



genüber, deren Eigenschaften man nicht immer gleich von vornherein vollständig und genau kennt; so kann es vorkommen, daß einmal eine solche Maschine, der Not gehorcht, vielleicht zu einem Zwecke verwendet wird, zu dem sie sich gerade nicht besonders eignet. Bei älteren Lokomotiven aber, die seit Jahren, oft seit einem Menschenalter, im Dienste sind, kennt man alle guten und schlechten Eigenschaften vollständig, und vor allem die schlechten, denn die machen sich außerordentlich deutlich bemerkbar, man weiß genau, in welchen Grenzen die Lokomotive verwendbar ist und in welchen nicht. Ich kann das Hohe Haus versichern, daß die Eisenbahnverwaltung sich in ihrem allereigensten Interesse hütet, Lokomotiven für Dienste zu verwenden, denen sie nicht gewachsen sind. Die Folge wäre in erster Linie Zugverspätung; und eine Zugverspätung ist immer eine Betriebsgefährdung, so daß die Eisenbahnverwaltung ein sehr berechtigtes und begreifliches Interesse daran hat, auch hinsichtlich der Wahl der Lokomotiven alles, was von ihr aus geschehen kann, um Zugverspätungen zu vermeiden, auch in Anwendung zu bringen.

Der Herr Abg. Vogel hat dann ferner auf die Frage der Verwendung von Briketts Bezug genommen. Er hat ausgeführt, daß das Personal sich zum Teil beschwert fühle, weil es ihm nicht gestattet sei, den Prozentatz von Briketts nach seinem Ermessen zu bestimmen. Nun ist das eine Sache, die dem Kriterium des Personals nicht wohl unterstellt werden kann. Die Eisenbahnverwaltung hat sehr bestimmte Gründe, warum sie den Brikettverbrauch auf das wirklich Notwendige einschränkt. Die Briketts sind sehr viel teurer als die übrigen Kohlen; sie haben an bestimmten Stellen ihre unzweifelhafte Berechtigung. So z. B. bei unseren schweren Schnellzügen; aber sie sind für uns doch sozusagen ein Luxusmaterial, das wir in größeren Prozentsätzen in der Regel nur dort benötigen, wo von den Lokomotiven besonders hohe Leistungen verlangt werden. Sie sind aber nicht dazu da, um lediglich mit größerer Bequemlichkeit feuern zu können, und es liegt daher nicht im Interesse der Verwaltung, derartigen Bestrebungen ihren Lauf zu lassen, denn das würde sich bald sehr empfindlich in höherem Heizstoffaufwand fühlbar machen. Ich glaube, die Verwaltung trifft dann das Richtige, wenn sie nicht mit dem teuersten Brennmaterial, sondern mit dem billigsten, das für den vorliegenden Zweck noch geeignet ist arbeitet.

Was dann eine weitere Frage betrifft, die vom Herrn Abg. Vogel gestreift worden ist, so bemerke ich, daß die Prämien aus Ersparnissen an Heiz- und Schmierstoffen für jede Lokomotivstation und Lokomotivgattung getrennt für sich auf Grund des Ergebnisses des Vorjahres berechnet werden. Es können bei diesem Verfahren große Schädigungen für das Personal kaum entstehen. Wohl ist aber denkbar, ist auch schon vorgekommen und wird wieder vorkommen, daß eine Lokomotive im folgenden Jahre etwas deshalb mehr oder höherwertigen Brennstoff erfordert, weil sie in einem wesentlich schwierigeren Betrieb verwendet wird als im vorhergegangenen Jahre, so z. B. wenn eine Lokomotive in höherem Maße zur Beförderung von rascher laufenden Zügen verwendet werden sollte, als im Vorjahre. Die Folge davon kann sein, und es ist der Fall auch schon eingetreten, daß das Personal mit der Prämie gegen das Vorjahr zurückkommt. Wenn aber aus solchen oder anderen, von der Leistung des Personals unabhängigen Gründen die Ersparnisanteile zurückgehen, hat sich die Groß-Eisenbahnverwaltung noch nie geweigert, einen billigen Ausgleich eintreten zu lassen. In der Regel kommt das Personal schon selber, weil es sich begreiflicherweise durch die Minderung der Prämie beschwert fühlt, aber auch wenn das nicht der Fall ist, gehen die Nachweise

durch die Hand der Maschineninspektionen und kommen auch auf das Rechnungsbureau der Generaldirektion, wo überall Gelegenheit gegeben ist und gefunden wird, Wandel zu schaffen. Ich kann also dem Personal nur empfehlen, wenn es sich beschwert fühlt, sich im einzelnen Fall an seine vorgesetzte Behörde zu wenden, die berufen und verpflichtet ist, der Sache nachzugehen.

Endlich ist noch Bezug genommen worden auf die Dienstdauer des Lokomotivpersonals, soweit sie durch das Anheizen und Wegstellen der Lokomotiven mitbeeinflusst wird. Ich glaube, da ist alles wesentliche, was über diesen Punkt gesagt werden kann, in der Regierungsäußerung auf Seite 23 des Berichts bereits niedergelegt, und um Ihre Zeit nicht unbillig in Anspruch zu nehmen, glaube ich, darauf verweisen zu können.

Eines möchte ich noch beifügen. Es ist bei dem außerordentlich verschiedenartigen Betrieb, den wir haben, einfach nicht möglich, in unseren verschiedenen Stationen nach einem strengen Schematismus zu arbeiten; das würde sofort zu Unzuträglichkeiten führen. Aber auch hier liegt es nur im eigensten Interesse der Eisenbahnverwaltung, daß wir mit vollständig dienstfähigem, seiner körperlichen und geistigen Kräfte mächtigem Personal arbeiten; und wodurch die gegebenen besonderen Verhältnisse die Notwendigkeit vorliegt, das Personal zu erleichtern, geschieht es auch. Wir haben auf einer ganzen Reihe von Stationen, insbesondere den größeren, in den Lokomotivschuppen vielfach besondere Feuerleute eingestellt, die nicht, wie der eigentliche Lokomotivheizer nach beendetem Anheizen der Lokomotive Fahrdienst tun müssen, sondern das sind Leute, die im Maschinenhaus angestellt sind, den ganzen Tag darin bleiben, um die Lokomotiven anzuhetzen oder auch abzustellen, wodurch das eigentliche Fahrpersonal entsprechend entlastet wird. Es ist das nicht überall nötig, aber wo es nötig ist, wird auf diese Weise der Dienst des Fahrpersonals erleichtert.

Abg. Kolb (Soz.): Daß die Beschwerden, die der Verband der badischen Lokomotiv- und Schiffsbeamtenvereine vorbringt, durchaus begründet sind, wurde wiederholt hervorgehoben. Ich möchte nur auf zwei Punkte aufmerksam machen, auf die Ruhezeit und die Bezahlung. Es ist insbesondere die Bezahlung der Heizer, Ersatzheizer und Reserveheizer derartig, daß man es nicht für möglich halten sollte. Ich glaube, so viel wie ein Speisbube bekommt, sollte man auch den Reserveheizern in den Städten bezahlen wie hier in Karlsruhe. 2,80 bis 3 M. für einen Mann, der ein Handwerk gelernt hat und einen schweren Dienst zu verrichten hat, das ist keine Bezahlung, darüber sollte sich auch die Regierung klar sein. Die Beschwerden der Leute werden mit jedem Jahre größer, namentlich wenn das Anstellungsverhältnis derartig mißlich ist, wie es sich tatsächlich hier nach der Statistik ausnimmt. Ich habe hier eine Statistik vom 1. Februar; darnach haben wir nicht weniger als 455 Ersatzheizer, 351 vertragsmäßig angestellte Heizer, 171 Hilfsersatzheizer und ganze 141 etatsmäßig angestellte Heizer. Man hat also 4 ganz verschiedene Bezeichnungen für ein und dieselbe Leistung, natürlich nur deshalb, damit man eine Masse Geld sparen kann. Der Hilfsersatzheizer hat weniger als der Ersatzheizer, der vertragsmäßig angestellte weniger als der etatsmäßige Heizer, und dieses ganze System einzig und allein zu dem Zwecke, um Geld zu sparen! Die Leute werden 30—32 Jahre alt, bis sie endlich einmal einen Gehalt bekommen, wie ein einigermaßen tüchtiger Arbeiter in irgend einer Werkstatt, sie werden 35—38 Jahre alt, bis sie etatsmäßig bzw. zunächst vertragsmäßig angestellt werden. Wenn die Leute sich darüber beschweren, so geschieht es ganz mit Recht. Dieser Tage

kam zu mir ein Reservelokomotivführer, der sagte, die Aussicht, daß er Großvater werde, sei bei ihm größer, als daß er Lokomotivführer werde. Wenn die Verhältnisse so liegen, so meine ich, wäre es für die Regierung Zeit, diese Beschwerden, die immer wieder kommen, in irgend einer Weise zu beseitigen oder wenigstens den Versuch zu machen, den Umfang dieser Beschwerden wesentlich einzuschränken. Auffallend ist auch immer, daß man, wenn diese Leute über ihre schlechte Bezahlung klagen, sagt, sie haben ja nicht bloß den Gehalt, sie haben auch Gebühren, Fahrgebühren, Kilometergelder, Uebernachtgebühren und dergleichen, das rechnet man den Leuten immer wieder vor. Ich habe aber noch nie gehört, daß man den bestbezahlten Beamten bei der Eisenbahn, die 8 M. Diäten am Tage bekommen, und zwar in viel leichter Weise als das Lokomotivpersonal, auch diesen Leuten immer ihre Diäten vorhält, die an einem Tage 3 bis 5 mal so groß sind als die der Lokomotivbeamten, die eine ungleich schwerere körperliche Arbeit zu verrichten haben, als die anderen, die vielleicht auf einer Spazierfahrt etwas kontrollieren und die Diäten einstecken. Die Ruhezeit ist derart, daß man sich nur wundern muß, wie der Staat solche Zustände aufrecht erhalten kann. Der Staat macht Gesetze für ganz bestimmte Gewerbe, schreibt die Arbeitszeit vor, über die hinaus die Arbeitgeber nicht arbeiten lassen dürfen, ich erinnere an die Bäcker und verschiedene andere Gewerbe; der Staat selbst aber kümmert sich nicht darum, er heudet die Leute nach Belieben aus, und da kommt man immer und rechnet uns eine durchschnittliche Dienstzeit bei der Eisenbahn vor, die in Wirklichkeit viel größer ist. Es mag keine abschließlich falsche Darstellung sein, die Regierung hält sich offenbar an die Vorschriften, die für sämtliche deutsche Eisenbahnverwaltungen gelten, kommt aber zu völlig falschen Schlussfolgerungen. Wenn z. B. ein Dienstausteiler ausgegeben wird für 20 Tage, und innerhalb dieser befinden sich 3 Ruhetage, so werden diese mit in die durchschnittliche Dienstzeit eingerechnet, so daß eine viel geringere Dienstzeit herauskommt nach der Angabe der Regierung, als sie tatsächlich vorhanden ist. Die Leute arbeiten durchschnittlich nicht 10 bis 11, sondern 13 bis 15 Stunden. Dazu kommt, daß man eine Ruhezeit von 24 Stunden als einen Ruhetag ansetzt. Glaubt die Eisenbahnverwaltung, daß man 24 Stunden als einen Ruhetag bezeichnen kann? Das gibt es nur bei der Eisenbahnverwaltung. Wenn sich die Leute darüber beschweren und verlangen, daß diese Zustände zu beseitigen sind, so tun sie das mit Recht. In einer Zeit, wo man ganz ernsthaft die Frage der gesetzlichen Einführung des 10 stündigen Maximalarbeitstages prüft, können solche Zustände nicht aufrecht erhalten werden. Wenn die Regierung von sich aus keine Aenderung vornehmen kann, so meine ich, wäre es ihre verdammte Pflicht und Schuldigkeit, an maßgebender Stelle bei den Verhandlungen mit den anderen Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, daß endlich bei dem Eisenbahnpersonal, namentlich bei dem Lokomotivpersonal, das den schwierigsten und aufreibendsten Dienst zu verrichten hat, die Arbeitszeit bemessen wird, wie sie sonst überall gang und gäbe ist.

Abg. Süßkind (Soz.): Ich muß mich den Klagen und Beschwerden des Herrn Abg. Vogel bezüglich der Lokomotivführer vollständig anschließen. Wenn es so gehandhabt würde, wie es seitens der Regierung uns vorgetragen worden ist, dann könnte man ja mit dem Zustand einigermaßen zufrieden sein. Das Schlimme aber ist eben, daß bei den Maschinen mit dem Verbrauch der Kohlen nicht ab- und zugegeben wird. Wir haben ja eben gehört, daß immer die vergangenen Jahre der

Berechnung zugrunde gelegt werden, und daß davon ausgegangen wird, inwieweit Kohlen für die betreffende Maschine verbraucht worden sind — aber immer im verfloßenen Jahre! Mit dem laufenden Jahre treten aber doch bei alten Maschinen derartige Veränderungen und Verschiebungen ein, daß jene Zahlen gar nicht mehr zugrunde gelegt werden können.

Es sind speziell drei Maschinen, über die schon seit Jahren seitens des Personals große Klagen geführt werden, die auch der Großh. Generaldirektion nicht unbekannt sein dürften. Es handelt sich um die Maschinen 35, 67 und 231. Die Lokomotivführer haben bei diesen Maschinen ein und dieselbe Beschwerde. Es fehlt an Kohlen; sie sind furchtbar schmutzig, das Personal ist bei dem angehäuftsten Schmutz kaum in der Lage, die Maschine richtig reinigen zu können, und die Leute kommen dadurch in einen großen Schaden.

Es ist ja nun möglich, daß vielleicht, wie es häufig geht, seitens der Generaldirektion gewünscht wird, daß die Sachlage einigermaßen richtig behandelt wird. Aber wir erfahren eben, daß seitens der unteren Organe, der Stationsämter, nicht nach diesen Vorschriften, von denen uns hier eben erzählt worden ist, gehandelt wird. Es wird hier verlangt, daß die Beamten „ihre Beschwerde erheben sollen“. Es ist immer für einen Unterbeamten eine schwierige Sache, gegen seinen Vorgesetzten bei der höheren Behörde Beschwerde zu erheben. Ich glaube, es wäre viel eher angezeigt, wenn gerade die Beamten von der Generaldirektion mehr herausgehen und an Ort und Stelle die Prüfung durch Sachverständige unter der Hand vornehmen wollten. Ich glaube, daß dann auch die Beschwerden richtig angebracht werden können. Im übrigen kann ich mich bloß den vorgetragene Beschwerden rundweg anschließen, und ich hoffe nur, daß auch wirklich auf die Art und Weise, wie sie heute vom Regierungsrath vorgetragen worden ist, versucht wird, diesen Mängeln abzuwehren; ich hoffe, daß damit auch Erfolg erzielt werden wird.

Abg. Vogel (Dem.): Ich habe wohl den Bericht der Großh. Regierung und ihre Ansicht über die Dienstzeitberechnung gelesen; ich habe es aber für notwendig gehalten, hier noch einmal gerade die Ansicht des Personals zu erwähnen, damit vielleicht die Herren, die in höheren Stellen sind, die Sache noch mal näher ansehen und durchprüfen, ob alles auch so gehandhabt wird. Ich habe von vornherein gesagt: ich glaube schon, daß von oben herab das Wohlwollen vorhanden ist; es fehlt nur manchmal daran, daß die ausführenden Stellen die Sache etwas strenger handhaben. Man ist der Ansicht, daß ein Lokalspiktor, wenn er in seinem Betrieb etwas spart, dadurch oben etwas besser angeschrieben ist. Dieses Sparsystem ist ganz gut, wenn es auf natürlichem, richtigem Wege geübt wird; wenn aber die Beamten darunter notleiden müssen, dann ist dieses Sparsystem verfehlt. Ich möchte deshalb bitten, daß auch von der Großh. Regierung, von der Generaldirektion, die Sache etwas näher betrachtet wird. Mir ist es auch gleichgültig, ob die Lokomotive, welche sich schlechter anfeuern lassen, ältere oder ob das neuere sind. Im Effekt aber ist es dasselbe, daß eben hier Maschinen vorhanden sind, die sich nun einmal mit dem Durchschnittsheizungsmaterial nicht in Stand bringen lassen. Deshalb wäre es angebracht, daß man immerhin erst die Sache prüft, ehe man straft wegen verspäteten Eintreffens des Zuges, wenn der Geizer dem ungenügenden Heizmaterial die Schuld gibt. Man sollte die Maschinen prüfen, ob es möglich ist, sie in der richtigen Zeit anzufeuern. Es wäre vielleicht doch gut bei all den vielen Beschwerden, die wir im Laufe dieser mehrtägigen De-

hatte immer wieder gehört haben, auf den Vorschlag einzugehen, den die Beamten schon gemacht haben und den auch ich mir schon erlaubt habe zu machen: auf den Vorschlag der Anstellung eines Personalinspektors. Manche derartige Klage würde hier dann nicht vorgebracht zu werden brauchen. Sie würde gar nicht an uns Abgeordnete gelangen, wenn im Staate eine unabhängige Stelle vorhanden wäre, an die sich die Leute wenden könnten, die speziell mit diesen Angelegenheiten zu tun, sie zu prüfen und an geeigneter Stelle Vorschläge zu machen hätte.

Ich möchte aber gerade hier auch noch das Eine verlesen, was mir von Seiten der Lokomotivführer betreffe dieser Maschinen geschrieben worden ist und worin sie sich darüber beschwerten, daß man beanstandete, weil sie mehr als den angelegten Prozentfuß Briketts zu den Ruhrkohlen verbraucht haben. Sie schreiben:

„Durch die schlechten Maschinen, welche diese Führer hatten, war es nicht möglich, mit diesem kleinen Prozentfuß Briketts zu den sehr minderwertigen Ruhrkohlen durchzukommen. Sie verbrauchten dann, um mit dem Zug nach der fahrplanmäßigen Zeit an seinem Bestimmungsorte anzukommen und nicht immer wegen Versäumnissen zu Protokoll gezogen zu werden, etwas mehr Briketts. Wir wissen hier bald nicht mehr, wie wir es machen sollen. Verbrauchen wir mehr als 10 Prozent Briketts, werden wir bestraft; versäumen wir, so wird jede Minute Versäumnis bestraft. Es ist bald himmelschreiend, daß man dem Lokomotivführer in der Ausübung seines schweren Dienstes die Befugnis nimmt, daß er dasjenige Material, welches er in äußerster Not öfters braucht, z. B. bei Stürmen und Wetter oder der geringen Dampfentwicklung der Ruhrkohlen, zu den nicht mehr leistungsfähigen Lokomotiven nicht fassen darf.“

Das ist der Notzettel der Lokomotivführer, die sich nicht an mich gewendet hätten, wenn sie sich nicht tatsächlich in einem Notstand befinden würden. Deshalb hielt ich mich für verpflichtet, diese Klagen vorzubringen. Es wurde aber auch vom Personal eine Eingabe in einem anderen Falle gemacht, und zwar ist sie am 25. Juni 1905 abgegangen an die Maschineninspektion; als es gar keine Antwort erhielt, ist es bei der Großh. Generaldirektion vorstellig geworden. Sie erhielten am 7. Dezember 1905 einen Erlaß:

„Das Ansuchen des dortigen Personals wegen Verminderung des Nachtdienstes (darum hat es sich gehandelt) halten wir nicht für unberechtigt; wir stellen eine nochmalige Prüfung und eventuelle Abänderung dem Ermessen des Großh. Maschineninspektors anheim.“ (Ein weiterer gleichzeitig vorgebrachter Wunsch wurde abgelehnt.)

Am 2. April 1906 — also vom 7. Dezember 1905 an gerechnet volle vier Monate nachher —, als mir dies zugestellt wurde, war noch nichts in der Frage der Abänderung dieses Mißstandes geschehen, obwohl doch die Beschwerde von der Großh. Regierung selbst als berechtigt anerkannt worden ist.

Sie sehen daraus, daß doch wohl eine Stelle notwendig wäre, an die sich die Beamten wenden könnten, und das wäre nach meiner Ansicht der Personalinspektor. Je mehr das Personal in der Großh. badischen Regierung sich ausdehnt, je größer unser Beamtenapparat wird, um so dringender und notwendiger wird die Einrichtung einer solchen Stelle.

Die Diskussion wird geschlossen.

Der Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Zu Ziffer VII, Petition der weiblichen Eisenbahnbeamten um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse:

Abg. Zhrig (Dem.): Die weiblichen Eisenbahnbeamten wenden sich hier zum ersten Male mit einer Bitte an das Hohe Haus. Als der Landtag erst kurze Zeit eröffnet war, wurde ich von beteiligter Seite angegangen, mich hier der Interessen jener Beamtengruppe anzunehmen. Es ist ja ohne weiteres ersichtlich, daß es den Damen nicht möglich ist, ähnlich, wie es Herren ja tun können, eine energische, zielbewußte, vielleicht auch lebhafte Agitation für ihre Interessen zu entfalten: Sie haben keine Verbindung unter sich, sie sind nicht organisiert. Ich habe damals den Damen, die mich um meine Filzsprache angegangen hatten, den Rat erteilt, sie möchten zunächst untereinander Fühlung nehmen und sich sowohl an die Großh. Regierung, wie auch an dieses Hohe Haus mit einer Petition wenden und in derselben dann ihre Anliegen vorbringen.

Wir schienen die Wünsche, die mir vorgetragen worden sind, und die wir auch in der Petition finden, durchaus billige, und ich glaube, daß auch die Großh. Regierung ihnen im allgemeinen wird entsprechen müssen.

Es stehen den 29 etatsmäßigen Stellen, die diese Beamtengruppe hat, hier 85 nichtetatsmäßige Stellen entgegen, also annähernd die dreifache Zahl nichtetatsmäßiger Stellen gegenüber den etatsmäßigen. Außerdem sind noch in erheblicher Zahl Anwärterinnen vorhanden, die bis heute nur vertragsmäßige Anstellung gefunden haben.

Die Großh. Regierung hat sich zu dieser Frage dahin geäußert, daß sie glaube, daß der Abgang an etatsmäßigen Gehilfinnen nach der bisherigen Erfahrung in den nächsten zwei Jahren ein solch starker sein werde, daß die etatsmäßige Anstellung mit fünfzehn bis sechzehn Dienstjahren erfolgen könne, auch ohne daß eine Stellenvermehrung eintritt. Wenn das der Fall ist, dann zeigt das eben ganz deutlich, daß es ein Fehler war, wenn nicht schon in dieses Budget oder ins Nachtragsbudget eine erhebliche Anzahl von neuen Stellen aufgenommen worden sind, denn ich glaube, darüber sollte man sich doch einig sein, daß ein Etatmäßigerwerden mit 15 bis 16 Dienstjahren eben eine zu lange Wartezeit bedeutet.

Der Dienst, den diese Damen müssen, ist gewiß auch ein nervenaufreibender und anstrengender Dienst, an den Apparaten und auch am Schalter, im Verkehr mit dem Publikum. Wenn nun eine Dame diese 15 oder 16 Dienstjahre und damit etatsmäßige Anstellung nicht erreicht, sondern vielleicht früher abgehen müßte, so wäre sie ohne Pension und ohne Unterstützung, also in einer schlimmen Lage. Das schon muß daraufhin drängen, daß wir im Hohen Hause es wünschen, daß die Anstellung in einer wesentlich früheren Zeit erreicht wird. Ich glaube, wenn das Gesuch dahin lautet, daß man mit 10 Dienstjahren die etatsmäßige Anstellung eintreten lassen möge und wenn im Berichte der Großh. Regierung an die Kommission gesagt ist, es könne dem nicht entsprochen werden, so hat man das vielleicht etwas zu scharf aufgefaßt. Es ist nur gemeint gewesen, mit etwa 10 Dienstjahren solle die Anstellung erfolgen: Das andere ist ja selbstverständlich, daß nur nach Maßgabe der genehmigten etatsmäßigen Stellen die Anstellung überhaupt erfolgen kann. Man führt aber bei diesen Fällen immer an, es müßte das Interesse des Dienstes in die erste Linie gestellt werden. Das Interesse des Dienstes verlangt eine Kraft, die einen gewissen Dienst versteht; und das Interesse des Dienstes würde vielleicht nur in den allerersten Fällen verlangen, daß diese Kraft unbedingt eine etatsmäßige ist. Das ist ja richtig, das könnte man aber überall anführen. Aber ich meine, vom höheren Interesse aus sollte man in solchen Fällen,

nicht allein vom Interesse des Dienstes in dem Sinne sprechen, daß man es zulassen dürfe, daß die etatmäßige Anstellung erst mit 15 oder 16 Dienstjahren eintritt. Ich halte, wie gesagt, den Wunsch der von den Petentinnen geäußert worden ist, für einen durchaus berechtigten, und möchte meinerseits nur bitten, die Großh. Regierung möchte ihm Rechnung tragen, in der Weise, daß sie, nachdem seit 6 Jahren keine einzige etatmäßige Stelle errichtet worden ist, nun in dem nächsten Landtag, also nach weiteren zwei Jahren, im Budget eine erheblich größere Anzahl von etatmäßigen Stellen anfordert.

Ich habe mich dann auch gefreut, daß diese Damen sich ihrer Kolleginnen, der Bureaugehilfinnen, angenommen haben. Es ist nur eine kleine Zahl, es sind überhaupt nur 10 Bureaugehilfinnen beschäftigt. Aber ich glaube, daß es sehr angezeigt wäre, wenn man auch für diese Damen eine etatmäßige Anstellung ermöglichte bei der Revision des Gehaltstarifs und ihnen die Beamten-eigenschaft gäbe, damit sie später auch einer Pension teilhaftig werden können. Es ist richtig, was die Großh. Regierung im Bericht darüber sagt, daß diesen Damen bei ihrer Aufnahme keinerlei Zusicherung auf spätere etatmäßige Anstellung gemacht worden ist. Aber ich denke, auch dieser Wunsch ist ein berechtigter und ein solcher, der auf Gewährung wohl Anspruch machen darf. Ich war erfreut darüber, daß von verschiedenen Seiten den Wünschen der Damen freundliche Worte gewidmet worden sind, und schließe mich hiermit den Ausführungen der anderen Herren an, die dazu gesprochen haben. Ich danke denselben, daß sie sich so warm der Damen angenommen haben und bitte die Großh. Regierung, den Wünschen der Petentinnen tunlichst entgegenkommen zu wollen.

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marschall: Ich bin in der angenehmen Lage, Ihnen versichern zu können, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung es sich angeeignet sein lassen wird, den hier vorgetragene Wünsche nach Kräften gerecht zu werden. Sie sieht sich umso mehr dazu veranlaßt, als sie sich mit den Leistungen der weiblichen Eisenbahnbeamten nur zufrieden erklären kann. Sie wird sowohl bei Aufstellung des nächsten Budgets eine Vermehrung der etatmäßigen Stellen, als auch bei Revision des Gehaltstarifs in Erwägung ziehen, inwieweit den Wünschen entsprochen zu werden vermag.

Die Diskussion wird geschlossen.

Der Antrag, die Petition der weiblichen Eisenbahnbeamten der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, wird angenommen.

Zu Ziffer VIII, Petition der Bureau- und Kanzlei-Assistenten sowie der Bureau-, Kanzlei- und Rechnungsgehilfen der Eisenbahnverwaltung um Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse bemerkt:

Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.): Die Bureau- und Kanzleiaffistenten, sowie die Bureau-, Kanzlei- und Rechnungsgehilfen wenden sich mit den gleichen Klagen an das Hohe Haus, welche die Beamten der Assistentenlaufbahn vorgebracht haben. Auch diesen Beamten sollte es ermöglicht werden, nach etwa 10—12 Dienstjahren zur etatmäßigen Anstellung zu gelangen. Selbst nach Vollzug des Budgets für 1906/07 seien noch Gehilfen vorhanden mit mehr als 10 Dienstjahren trotz der Verordnung von 1901, worin bestimmt ist, daß die betr. Gehilfen durchschnittlich mit 10 Dienstjahren anzustellen seien. Dankbar wurde anerkannt, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung die Bezüge der nichtetatmäßigen Beamten

seit Frühjahr dieses Jahres einer Neuregelung unterworfen hat. Die Gehaltsbezüge bewegen sich bis jetzt von 1000 M. bis 1700 M., und der Höchstgehalt wurde erreicht mit 15 Jahren. Die betreffenden Beamten bitten nun um eine Erhöhung des Maximalgehaltes auf 2000 M. Ich glaube, der Wunsch ist vollauf berechtigt, und ich möchte die Regierung bitten, bei Revision des Gehaltstarifs auch diesem Wunsch zu entsprechen und den Maximalgehalt auf 2000 Mark festzusetzen. Bis aber die Tarifreform in Kraft tritt, könnte die Regierung eine Besserung dadurch eintreten lassen, daß sie die Zulagefristen anders bemißt, als dies jetzt der Fall ist. Jetzt bezieht der Gehilfe bei seiner Bestätigung 1000 M., ein Jahr nach der Bestätigung 1100 M., nach 3 Jahren 1200 M., nach 5 Jahren 1300 M., nach 6 Jahren 1400 M., nach 8 Jahren 1500 M., nach 9 Jahren 1600 M. und nach 10 Jahren 1700 M. Wir sehen daraus, daß die Zulagen von 100 M. erst gegen Ende der Dienstzeit rascher erfolgen. Die Beamten bitten daher, daß man die rascheren Zulagen im Anfang gewähren möge und zwar in der Weise: 1000 M. bei der Bestätigung, nach einem Jahr 1100 M., nach 2 Jahren 1200 M., nach 3 Jahren 1300 M., im 4. und 5. Jahre 1400 M., im 6. und 7. 1500 M., im 8. und 9. 1600 M. und im 10. Dienstjahre 1700 M. Der Effekt ist bei der Staatskasse ganz gewiß kein großer, aber für die Beamten macht es schon etwas aus. Nach der jetzt bestehenden Regelung bezieht ein solcher Beamter in 10 Jahren 14700 M.; würde die kleine Aenderung vorgenommen, so würde er 15300 M. beziehen, also 600 M. mehr in 10 Jahren, oder durchschnittlich 60 M. im Jahr. Das würde für die Staatskasse kein großes Opfer sein, aber für die Beamten wäre es eine kleine Zugabe zu ihrem minimalen Gehalt. Man muß hier berücksichtigen, daß diese Beamten 25 bis 30 Prozent des Gehaltes als Wohnungsgeld ausgeben müssen, und wenn sie kein Vermögen besitzen, so sind sie sehr äbel daran. Manche Beamte haben ihr Vermögen aufgezehrt, bis sie etatsmäßig werden, und wenn sie in der Wahl ihrer Schwiegereltern noch unvorsichtig waren, dann wird Frau Sorge ständiger Gast bei ihnen sein. Ich möchte daher bitten, diesen Wunsch zu erfüllen und die rascheren Zulagen auf die Anfangsjahre zu verlegen und bei der nächsten Tarifreform das Maximalgehalt auf 2000 M. zu erhöhen.

Die Diskussion wird geschlossen.

Der Kommissionsantrag auf Verweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Die Petition der Steuermänner auf den badischen Bodenseedampfschiffen um Gleichstellung mit den Maschinenleitern (Ziffer IX) wird ohne Diskussion der Gr. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

Zur Petition des Verbandes der Wagenrennevidenten (Ziffer X) um Gleichstellung mit den Stationsmeistern bemerkt

Abg. Vogel (Dem.): Ich glaube, wenn je bei einer Beamtenkategorie, so wird eine Besserstellung bei diesen Leuten notwendig sein. Gerade diese kleinen Beamten haben eben dadurch, daß sie bis zur Gehaltsregulierung warten müssen, durch die teuren Lebensmittelpreise sehr zu leiden, sie befinden sich in einer Notlage. Es wäre hier sehr notwendig, zu überlegen, was geschehen sollte, wenn etwas dazwischen käme, daß die Gehaltsrevision im nächsten Landtage nicht ausgeführt werden könnte, denn ich bin immer noch etwas pessimistisch in dieser Angelegenheit. Es sollte dann die Großh. Regierung auf Mittel und Wege sinnen, gerade diesen

kleinen Beamten eine Aufbesserung vorübergehend bis zur nächsten Gehaltstarifrevision zuteil werden lassen. Die Leute können mit ihrem Verdienst fast gar nicht mehr auskommen. Ich habe einen wirklichen Notbrief von einem Wagentrevidenten erhalten, einem Vater von 5 Kindern. Ich muß sagen, es ist geradezu erstaunlich, wie die Leute, wie mir vorgerechnet worden ist, mit dem, was für das Essen übrig bleibt, bei einer 7köpfigen Familie auskommen können. Dieser Mann verdient monatlich 100 Mk. und außerdem 33 Mk. Wohnungsgeld, also zusammen 133 Mk. ohne irgend welche Nebenbezüge. Dieser Mann hat abwechselnd Tag- und Nachtdienst, er ist ein gelernter Arbeiter, und steht bereits 10 oder 12 Jahre ununterbrochen im Dienste der Eisenbahn. Es bleibt ihm täglich durchschnittlich, wenn die Unkosten für Kleider, Krankengeld usw. abgezogen sind, die Summe von bis 1,60 Mk. Daß damit eine zahlreiche Familie sehr schlecht auskommen kann, das liegt ganz klar auf der Hand, und es gibt dann natürlich höchstens ein- bis zweimal in der Woche Pferdefleisch zu essen. (Hört hört!) Ein Pfund Pferdefleisch zu 30 Pfg., das ist die ganze Fleischnahrung für die Familie, und am Abend gibt es dann Erbsen und Bohnen und Kartoffelsuppe, hier und da wird einmal eine Pferdewurst für 20 Pfg. hineingeschnitten für die ganze Familie; wieviel dabei auf jedes Familienmitglied entfällt, das kann sich jeder selbst ausrechnen. Die Frau verdient noch 9 Mk. dazu, und der älteste Junge durch Brötchenaustragen noch 4 Mk.

Der Mann sagte zu mir: „Wir stehen jetzt geradezu vor dem Ende und nun kommt noch für mich diese ganze Angst hinzu, wenn ich einmal oder jemand aus der Familie krank würde, dann müßten wir zu Grunde gehen“. Es ist absolut unmöglich, bei dem Gehalt dieser kleinen Beamten auszukommen, und wenn ein Mann nicht Vermögen ererbt hat durch seine Frau, oder wenn er nicht sonst ererbtes Vermögen hat, und von dessen Zinsen den Unterhalt mit bestreiten kann, dann ist er in einer Notlage.

Wenn der Herr Kollege Nebmann sich freut, daß gerade die Kinder vieler Eisenbahner die Mittelschulen besuchen, so muß ich sagen, das können nur die Kinder derjenigen Eltern sein, die Vermögen besitzen, die durch Erheiratung oder durch Erbschaft ein Vermögen erworben haben, oder aber sie müssen Freistellen in der Schule bekommen. Ich kann dies hier aus eigener Erfahrung erklären, denn ich habe jahrelang speziell die Prüfung dieser Gesuche um Befreiung vom Schulgeld im Stadtrat in Mannheim zu behandeln gehabt und ich kann hier der Gr. Regierung erklären, daß eine ganz bedeutende Anzahl dieser Gesuche damit begründet wurde, daß die Betreffenden als Staatsbeamte nur einen sehr geringen Gehalt haben, bei dem es ihnen bei der Anzahl von Kindern, die angeführt wird, nicht möglich sei, das Schulgeld in einer Mittelschule für ihre Kinder, die befähigt sind, zu zahlen. Es wird auch vielfach gesagt, daß sie ihre Kinder deshalb in eine Mittelschule schicken, damit diese es später besser haben wie sie, damit sie nicht Not leiden sollen wie ihre Eltern, und deshalb soll ihnen eine gute Schulbildung zuteil werden. Ich glaube, wenn ein solcher Ratsschrei laut wird, da dürfte man nicht ruhig warten und immer wieder warten, und ich bin fest überzeugt, vor lauter Warten müssen die Leute Not und Hunger leiden. Hier sollte man endlich eine Besserung eintreten lassen.

Die Diskussion wird geschlossen und der Antrag der Kommission auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme angenommen.

Zu Petition der Pfortner und Bureaudiener (Ziffer XI) um Besserstellung führen aus:

Abg. Fröhlich (freis.): Die Hilfsportner und die Hilfsbureaudiener haben mir mitgeteilt, daß sie bei dieser 10%igen Lohnerhöhung insofern leer ausgegangen sind, als sie dieselbe zwar erhalten haben, die Stellenzulage aber, die sie bis dahin bezogen haben, in Wegfall gekommen ist. Es handelt sich bei diesen Leuten um eine Bezahlung der allergeringsten Art, nämlich von 2,60 Mk. bis 2,80 Mk., und ich glaube, daß es nicht die Absicht der Größh. Regierung und auch nicht die unsere gewesen ist, daß solche Leute nun in ihren Bezügen auf demselben Niveau gehalten werden trotz der anerkannten Teuerung, die über alle miteinander herein gebrochen ist. Ich kann die Ausführungen meines Herrn Vorredners nur aufs neue unterstützen. Erst dieser Tage ist ein früheres Dienstmädchen von uns, ein blühendes Bauernmädchen in den besten Jahren, das vor 6 Jahren einen Eisenbahnangestellten geheiratet hat, wieder zu uns gekommen mit seinen 3 verhungerten Kindern, und sie hatte die Schwindsucht im Gesicht. Sie ist auf ihre Verhältnisse examiniert worden von meiner Frau, und es hat sich dabei ergeben, daß der Mangel an Nahrungsmitteln in dieser Familie chronisch geworden ist. Ich hoffe, daß die Generaldirektion für diese Hilfsportner Mittel und Wege finden möge, die Stellenzulagen, die ja nur einen geringen Aufwand darstellen, wieder einzuführen. Ich wünsche nur, daß ich diese Beamten, die sich mit ihren Wünschen persönlich an mich gewendet haben, hier in dieses Haus einführen könnte. Bei denen braucht man keine Röntgenstrahlen mehr, um mit dem bloßen Auge zu sehen, daß sie weiter nichts wie Haut und Knochen sind, und ich möchte nur nochmals dem Wunsche Ausdruck geben, daß die Generaldirektion Mittel und Wege finden möchte, um diesen Leuten diese 30 oder 40 Pfg. Stellenzulage zu gewähren.

Geh. Oberregierungsrat Henn: Die Hilfsbureaudiener und die Hilfsportner, deren Verhältnisse von dem Herrn Abg. Fröhlich besprochen worden sind, werden mit Recht hier erwähnt, weil sie bestimmt sind, in der Regel in Stellen verwendet zu werden, in denen sonst die angestellten Bureaudiener und Portner verwendet werden, und zwar werden sie in solchen Stellen vertretungsweise beschäftigt, oder aber sie werden bei Stellen verwendet, die weniger wichtig sind. In der Lohnordnung ist in solchem Falle eine Stellenzulage deshalb nicht vorgesehen, weil ihre Bezüge bis zu der Höhe der Anfangsbezüge der etatmäßigen Beamten der Portner und der Bureaudiener steigen können. Eine Stellenzulage ist also absichtlich nicht vorgesehen; und es regeln sich ihre Bezüge wie die der vertragmäßig angestellten Beamten. Für die Festsetzung ist als Grenze das anzusehen, was sonst der Beamte bei der ersten etatmäßigen Anstellung als Bureaudiener und Portner bezieht. Die zehnprozentige Aufbesserung ist den Hilfsbureaudienern und Portnern jedenfalls auch zu teil geworden, und es ist nicht anzunehmen, daß diese Leute eine solche Zulage nicht erhalten haben. Für die Regelung dieser Löhne ist die ausdrückliche Genehmigung der Generaldirektion vorbehalten. Ich verweise auf den § 10 der Lohnordnung für die Betriebsarbeiter.

Abg. Fröhlich (freis.): Der Herr Regierungsvertreter bestätigt mit anderen Worten, indem er meine Sätze umstellt und sie etwas anders einkleidet, was ich behauptet habe, daß eine der bedürftigsten und vorher schon niedrigst bezahlten, unter dem ortsüblichen Tagelohn bezahlten Beamtenklassen trotz dieser 10prozentigen Lohnerhöhung, die angeblich ausgeteilt worden sein soll,

keinen Pfennig mehr bezieht als vorher — wie er gesagt hat, daß sie nicht schlechter gestellt ist wie vorher. Schlechter können die Leute nicht mehr gestellt werden, denn sonst fallen sie um.

Die Diskussion wird geschlossen.

Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung der Petition zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Die Petition des Verbandes der badischen Wagenwärtervereine (Z. XII) um Wiedereinreihung der Wagenwärter in die Gehaltsverhältnisse der Lokomotivheizer zc. wird ohne Diskussion der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

Zur Petition des Landesvereins badischer Schaffner betr. die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse dieser Beamten (Z. XIII) bemerken

Abg. Gurlacher (Zentr.): Ich bin vorhin von dem Herrn Präsidenten unterbrochen worden, als ich ausführte, wie es früher einem Schaffner möglich war, wenn er sich in seinem Dienst mustergiltig geführt hatte, zum Oberschaffner resp. Zugmeister aufzurücken. Wenn ich recht unterrichtet bin, soll diese Kategorie der Oberschaffner ganz verschwinden und sollen für die Erreichung des Zugmeistertitels schwierige Examen vorausgehen. Ich bin gewiß dafür, daß für diesen verantwortungsvollen Beruf eines Zugmeisters viele Kenntnisse gefordert werden müssen, andererseits muß zugegeben werden, daß den Vorteil dabei wieder die Großstädter haben. Erstens einmal haben dieselben schon in ihrer Jugend eine bessere Schule, und zweitens ist ihnen Gelegenheit geboten, jederzeit sich ihre Kenntnisse zu erweitern.

Für einen Schaffner in Karlsruhe oder Freiburg oder Offenburg ist es eine Kleinigkeit, mit wenig Kosten separate Stunden bei eigens hierzu geeigneten Lehrern zu nehmen, was den Schaffnern in Billingen nicht möglich ist, denn diese Kurse in einer größeren Stadt mitzumachen ist für einen Familienvater mit diesem Einkommen geradezu ein Ding der Unmöglichkeit.

Ich meine, es sollte doch möglich sein, daß man den jungen im Dienste befindlichen Schaffnern, die sich einer tadellosen Führung erfreuen, Gelegenheit gibt, sich die nötigen theoretischen Kenntnisse zu erwerben, und daß man auch die älteren im Dienste befindlichen Schaffner und Oberschaffner, die ihren praktischen Dienst tadellos versehen, noch zu Oberschaffnern resp. Zugmeistern aufzurücken läßt; man kann doch diesen älteren Beamten nicht mehr zumuten, daß sie noch einmal ihren Schulsack unter den Arm nehmen und hinter die Bücher sitzen müssen.

Unsere Schaffner in Billingen sind so wie so schon stiefmütterlich behandelt dadurch, daß ihnen keine Gelegenheit geboten ist, mit Schnellzügen fahren zu können und mit den gewöhnlichen Zügen gehen ihnen viel Kilometergelder verloren; auch ist in der Berechnung der Fahrgebühren eine Ungerechtigkeit; die Fahrgebühren sollen zur Deckung der nötigen Lebensbedürfnisse während der Fahrt verwendet werden, bekanntlich aber ist der Hunger oder Appetit nicht nach Kilometern zu berechnen, sondern nach der Zeit.

Sehr schwer sind die Eisenbahnbeamten sowie alle in Billingen wohnenden Beamten dadurch geschädigt, daß Billingen in einer zu niederen Ortsklasse ist. Ich hoffe zuversichtlich, daß hier bis zur Revision des Gehaltstarifs endgültig Wandel geschaffen wird, daß diese Wohnungszulage nicht nur darnach berechnet wird, ob einer in Mannheim oder Karlsruhe angestellt ist, sondern darnach, was tatsächlich Wohnung und Lebensmittel an einem Plage kosten. Ich weise Ihnen nach, daß in

den letzten Jahren für eine Wohnung in Billingen so viel bezahlt wurde, wie für eine ähnliche Wohnung hier, man betrachte doch uns Klein- und Mittelstädter nicht immer als andere Landesfinder wie die Großstädter! Die Beamten in Billingen beziehen immer noch das Wohnungsgeld der III. Ortsklasse, während Billingen eigentlich in die I. Ortsklasse eingereiht gehört. Wenn unsere Wohnungen, resp. die Wohnungen unserer Beamten schließlich ein paar Pfennige billiger sind, als in Karlsruhe und Mannheim, so müssen Sie nicht vergessen, daß wir einen weitaus größeren Aufwand an Brennmaterialien haben als diese. Das werden mir die Herren Kollegen gern glauben, denn bis vor wenigen Wochen bin ich jeweils, wenn ich von Hause kam, von allen Seiten gefragt worden, habt ihr noch Schnee auf dem Schwarzwald droben?

Und nun mit Genehmigung des Präsidenten noch einige Worte für die eine Arbeiterabteilung, bei der ich sonst Bedenken hege, daß sie in diesen Debatten kaum erwähnt wird. Es sind das die Tunnelarbeiter, bezüglich deren mich auch mein Freund Duffner, der zur Zeit in England weilt, beauftragt hat, einige Worte einzulegen, da ja wir beide als Schwarzwälder berufen sind, für diese Leute einzutreten. Diese Tunnelarbeiter haben vor 2 Jahren ein Bittgesuch an die Großh. Generaldirektion eingereicht um eine Extrazulage; ich halte diese Bitte für vollaus berechtigt, wenn man bedenkt, wie diese Leute Tag und Nacht arbeiten müssen in einer Luft, die von Kohlendampf zc. total verdorben ist, wie sie bei dieser Arbeit weitaus mehr Kleider und Wäsche bedürfen, als ein anderer Arbeiter. Ich bin überzeugt, daß die Wünsche dieser Arbeiter so bescheidene sind, daß sie bei einigermaßen gutem Willen der Regierung leicht befriedigt werden könnten. Im übrigen schließe ich mich dem Wunsche meiner Herrn Vorredner an, daß diese Petitionen bei der Revision des Gehaltstarifs ihre endgültige Erledigung finden möchte.

Abg. Franz (natl.): Die Schaffner beklagen sich sehr darüber, daß es zu lange dauert, bis sie etatmäßig angestellt werden. Das komme besonders daher, daß viele Militärämter angestellt werden, welche dann den Anwärtern, welche ihre Prüfung schon längst bestanden haben, in der Anstellung vorgezogen werden; dadurch werden die älteren Leute immer wieder mit derselben hinausgeschoben. Sie wünschen, und das ritt Recht, daß, wenn sie ihre zwei Prüfungen bestanden haben, sie dann auch etatmäßig angestellt werden. Während im Jahre 1903 nach der graphischen Darstellung ein Schaffner mit 29 Jahren angestellt werden konnte, mußte er 1905 drei Jahre länger warten, so daß er 32 bis 33 Jahre alt wurde, bis er dieses Ziel erreichte. Hier kann eben nur abgeholfen werden durch Vermehrung der etatmäßigen Stellen. Nach dem Berichte beabsichtigt ja auch die Großh. Regierung, hier Abhilfe zu schaffen.

Ferner wünschen die Schaffner, daß ihnen die Dienstjahre von ihrer Verpflichtung an bis zu ihrer Anstellung angerechnet werden, damit dieselben bei der Pensionierung in Betracht kommen. Sie fühlen sich den Militärämtern gegenüber im Nachteil, weil denselben die Dienstjahre, welche sie beim Militär zugebracht haben, auch angerechnet werden. Die Schaffner befinden sich von der Zeit an, wo sie sich verpflichtet haben, auch im Staatsdienste, und ist es nicht mehr als billig, daß ihnen diese Zeit in Anrechnung kommt.

Auch wegen der Sonntagsruhe beschwerten sich diese Leute und, wie mir scheint, mit Recht. Wie ich erfahren habe, sind sie sechs Sonntage überhaupt im Dienst, und vor dem siebenten Sonntage, wenn sie frei haben

sollen, haben sie Nachtdienst, so daß sie am Sonntag früh 7 Uhr aus dem Dienste gehen, und am Montag früh 8 Uhr denselben wieder antreten. Wir in unseren Geschäften müssen den Leuten alle 14 Tage einen freien Sonntag gewähren mit 36stündiger Ruhezeit. Ich glaube daher, daß diese Klage voll berechtigt ist und hier Abhilfe geschaffen werden müsse.

Die Gepäcarbeiter beschwerten sich, daß sie die Stellenzulage nicht bekommen haben, wie solche die übrigen Arbeiter erhalten. Diese Leute haben doch auch keinen leichten Dienst, sie haben die Verpflichtung, darauf zu achten, daß das Gepäck richtig besorgt wird. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, auch diesen Leuten die Begünstigung, die ja wahrhaftig nicht groß ist, baldmöglichst zukommen zu lassen, damit auch bei diesen Arbeitern Zufriedenheit einkehrt.

Abg. **Blümmel** (Zentr.): Ich möchte nur die Bitte, die der Herr Abg. Görlacher ausgeführt hat, unterstützen, die dahin geht, daß man Oberjochaffner, die wegen ihres Alters ein Examen zum Zugmeister nicht mehr machen können, möglichst rasch in die Stellen als Zugmeister einrücken läßt. Die Leute weisen mit Recht darauf hin, daß ihr Dienst dem der Zugmeister gleichkommt, ja vielfach noch schwieriger, verantwortungsvoller, jedenfalls aber anstrengender sei, als der mancher Zugmeister, namentlich, da sie fast ausnahmslos Güterzüge zu führen haben.

Im übrigen möchte ich das, was die Herren Kollegen Görlacher und Franz in bezug auf die Aufrückungs- und Anstellungsverhältnisse der Schaffner überhaupt gesagt haben, und das, was auch in den Petitionen vorkommt und in diesen Tagen im Hause ausgesprochen worden ist, auch meinerseits aufs wärmste unterstützen.

Ueber die Ruhezeit der Oberschaffner werde ich bei einer anderen Gelegenheit noch das Wort ergreifen.

Abg. **Frühau** (freif.): Was der Herr Abg. Görlacher über die Tunnelarbeiter gesagt hat, kann ich nur unterstützen. Ich habe schon in der Kommission darauf hingewiesen, daß die Arbeiten in den Tunnels, namentlich, wenn sie über Reparaturarbeiten hinausgehen und tagelang oder wochenlang den Mann während der Arbeit im Finsternen festhalten, durchaus mit der Arbeit der Bergarbeiter verglichen werden müssen, die auch unter ganz besonderen Vorsichtsmaßnahmen und unter höherer Bezahlung vor sich geht, als die Arbeit über Tage. Ich glaube deshalb, daß die Großh. Regierung gut daran tun würde, wenn sie den Leuten, die längere Zeit zu Tunnelarbeiten verwendet werden, erstens eine entsprechend kürzere Arbeitszeit und zweitens eine etwas erhöhte Bezahlung, also eine Stellenzulage, gewähren würde.

Abg. **Koib** (Soz.): Ich möchte bloß eine Anfrage an die Regierung richten.

Der Herr Abg. Kräuter hat neulich schon darauf hingewiesen, und auch mir ist eine ähnliche Beschwerde mitgeteilt worden, daß die Schaffner, wenn sie in das Anstellungsverhältnis überücken, einen Abzug an ihrem bisherigen Gehalt erleiden. Mir hat ein Schaffner vor einigen Tagen mitgeteilt, daß er sich sehr gefreut habe, als er endlich angestellt worden sei, daß er aber bisher ein Gehalt von 3,20 M. bezogen habe, während er jetzt nur 2,80 M. erhalte.

Sonst ist das überall anders, wenn man vorrückt, man erhält dann auch einen entsprechend höheren Lohn, oder das bisherige Einkommen wird wenigstens nicht gekürzt. Bei den Schaffnern aber scheint es allgemein üblich zu sein, wenn sie in das Anstellungsverhältnis einrücken, daß

damit zugleich eine Lohnherabsetzung eintritt. Ich möchte die Regierung um Auskunft bitten, welche Gründe dafür maßgebend sind.

Oberregierungsrat **Henn**: Auf die eben gehörte Anfrage kann ich nur erwidern, daß, wenn Schaffner aus dem Arbeiterstande hervorgehen und in die Beamtenstellung in vertragsmäßiger Anstellung einrücken, sie dann die Bezüge erhalten, die für die vertragsmäßig anzustellenden Beamten normiert sind. Der Schaffner rückt also in die erste Stufe dieser Beamtensklassen ein. Welchen Lohn er als Arbeiter gehabt hat, ist für die Höhe der neuen Dienstbezüge an sich nicht maßgebend. Dabei müssen nämlich auch die wandelbaren Bezüge, die größer werden, berücksichtigt werden.

Man müßte, um die Rechnung aufmachen zu können, zuerst sehen, was der Beamte für einen Lohn gehabt hat und was durchschnittlich das Ergebnis seiner wandelbaren Bezüge war; andererseits, was er jetzt für eine feste Vergütung als vertragsmäßig angestellter Schaffner hat, und was das Ergebnis seiner wandelbaren Bezüge jetzt ist. Ich glaube kaum, daß hier ein Minderergebnis für die vertragsmäßige Anstellung herauskommen würde. Wenn das aber doch der Fall sein sollte, würde die Großh. Regierung gern in eine Prüfung eintreten, ob nicht vielleicht in einem solchen Falle bei der vertragsmäßigen Anstellung die Bezüge anders zu regeln sind.

Abg. **Blümmel** (Zentr.): Es sind auch mir Klagen dahingehend zu Ohren gekommen, daß tatsächlich ein Lohnausfall stattzufinden scheint. Die Frage wäre also jedenfalls bei der Revision des Gehaltsstarifes sehr eingehend zu prüfen.

Bei der Gelegenheit möchte ich noch mitteilen, daß die Bremser und Hilfschaffner es sehr schmerzlich empfinden, daß ihnen nach § 9 der Lohnordnung 25 Prozent der Fahrgebühren auf den Lohn angerechnet werden, trotzdem die Fahrgebühren ein Barertrag für Auslagen sein sollten, die die Leute auswärts haben. Ich möchte die Regierung bitten, hier, wenn möglich, eine Milderung eintreten zu lassen, denn ich bin der Meinung, daß diese Fahrgebühren nicht auf den Lohn angerechnet werden sollten, sondern ich meine, sie sollten, wie es bei den Diäten der Fall ist, als Ersatz für Barauslagen noch nebenher gehen.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter

Abg. **Dr. Wilkens** (natl.): Ich bin der Meinung, daß die Frage, die vorhin Gegenstand der Erörterung und auch Gegenstand der Beantwortung seitens der Gr. Regierung war, seitens der letzteren doch noch in eine nähere Prüfung genommen werden sollte. Ich halte es wirklich für eine Anomalie, daß dann, wenn eine Beförderung dadurch eintritt, daß der Betreffende aus dem Arbeiterverhältnis in das Verhältnis des nichtetatmäßigen Beamten übergeht, seine Bezüge eine Regulierung erfahren, bezüglich deren die Großh. Regierung nicht vollständig sicher darüber zu sein scheint, daß sie nicht bei diesem Anlaß eine wenn auch kleine, Reduktion erfahren. Das sind doch Dinge, die unter allen Umständen vermieden werden sollten (Sehr richtig!). Wir haben auch keine Veranlassung, hier auf die Revision des Gehaltsstarifes zu warten. Das ist eine Angelegenheit, die jetzt schon, wenn sie noch nicht in befriedigender Weise geordnet sein sollte, einer befriedigenden Regelung zugeführt werden kann, und ich möchte daher dringend bitten, daß das in fraglicher Hinsicht Erforderliche alsbald veranlaßt werden möge.

Ich will weiter bei dieser Gelegenheit noch darauf hinweisen, daß die Ansicht der Budgetkommission entschieden dahin geht, daß im Zusammenhang mit der bevorstehenden Revision des Gehaltstarifes auch eine generelle Neuregelung der Fahrtgebühren stattfinden sollte, und zwar im Sinne einer möglichsten Vereinfachung (Sehr gut!). Es scheint uns ein Mißstand zu sein, daß eine Beamtengruppe so viel Fahrtgebühren hat, die andere so viel, die dritte wieder einen anderen Satz usw. Es gibt das natürlich zu fortwährenden Vergleichen Anlaß, und man muß sich doch auch sagen: es handelt sich hier um Beamte, die annähernd auf der gleichen sozialen Stufe und auch auf der gleichen Stufe der Lebensbedürfnisse stehen, so daß es nicht möglich sein kann, in der minutiösen Weise, wie es bisher der Fall gewesen ist, auf die Dauer zu unterscheiden. Es wird also die Vereinfachung, die wir auf dem Gebiete des Gehaltstarifs wünschen, auch bei der Neuregelung der Fahrtgebühren mit aller Entschiedenheit anzustreben sein.

Nachträglich erhält das Wort

Abg. **Bauschbach** (konf.): Was ich vorzubringen habe, ist schon teilweise erwähnt worden. Es haben sich einige Schaffner darüber beklagt, daß die wandelbaren Gebühren so ungleich seien, daß beispielsweise die Schaffner, die von Heidelberg—Basel aufwärts fahren, bedeutend mehr wandelbare Gebühren erhalten als diejenigen, welche die Odenwaldbahn auf Personenzügen befahren. Während die Schaffner, die die Schnellzüge befahren, 70—80 M. monatliche wandelbare Gebühren erhalten, belaufen sich die Gebühren der Schaffner, welche die Odenwaldbahn befahren, nur auf 30 bis 35 M. per Monat. Es scheint also hier eine Ungleichheit zu bestehen, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, zu prüfen, ob man da nicht Gleichheit eintreten lassen könnte.

Außerdem haben sich einige Schaffner darüber beklagt, daß die freien Tage so ungleich ausfallen. Sie sagen sogar, sie hätten 3 bis 4 Monate lang keinen freien Sonntag, sodaß sie niemals in die Kirche kommen können; sie haben zwar in 22 Tagen 3 freie Tage, aber diese fallen in der Regel auf Werkstage. Sie beklagen sich also darüber, daß sie Sonntags nicht in die Kirche kommen können; es ist doch immerhin noch ein gutes Zeichen in unserer materiellen Zeit, wenn der Mensch verlangen hat, in seine Kirche zu gehen. Ich möchte also die Großh. Regierung bitten, darauf Bedacht nehmen zu wollen, daß die betreffenden Beamten 1 bis 2 mal monatlich einen freien Sonntag haben.

Im übrigen kann ich ja sagen, daß die Großh. Regierung und das ganze Haus mit Wohlwollen für die Eisenbahnbeamten eingetreten und in in jeder Beziehung entgegenkommend gewesen ist. Alle Parteien wünschen, daß die Eisenbahnbeamten ausgebessert werden, aber es ist bis jetzt noch wenig gesagt worden, wo die Mittel dazu eigentlich herkommen sollen. Ich bin der erste, der das Wohl aller Eisenbahnbeamten wünscht, aber wo die Mittel herkommen sollen, das ist eine andere Frage. Wenn die Mittel dadurch geschaffen werden sollen, daß beispielsweise der Mittelstand — Bauern, Handwerker und Geschäftsleute — herangezogen wird, dann bin ich mit dieser Aufbesserung nicht einverstanden. Wenn aber die Mittel auf andere Weise, und zwar durch den Ueberfluß des Bahnbetriebes, beigebracht werden können, so bin ich einer der ersten, der für das Wohl aller Eisenbahnbeamten, für Teuerungszulagen und Gehaltserhöhung eintritt.

Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Der Antrag zur Petition der Stationswarte (Ziffer XIV) auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Zu Ziffer XV, Petition des Verbandes der Bahn- und Weichenwärter am Verbesserung der Aktivitäts- und Ruhegehaltsbezüge, führen aus:

Abg. **Wiedemann-Bruchsal** (Zentr.): Der Verband der badischen Bahn-, Weichen- und Signalwärter wendet sich zum fünftenmale mit einer Petition an das Hohe Haus und an die Regierung. Die Bitte der Betroffenen gehen nach 2 Richtungen; erstens fordern sie eine Erhöhung ihrer Aktivitätsbezüge und zweitens eine Verbesserung ihrer Ruhegehälte.

Wer die Aktivitätsbezüge dieser Bahn-, Weichen- und Signalwärter erfahren will, muß im Gehaltstarif ganz am Ende nachsehen, die betreffenden Beamten stehen in K 16, also in zweitletzter Reihe im Gehaltstarif; in bezug auf die Verantwortlichkeit und Schwierigkeit des Dienstes stehen sie aber ziemlich weit voran. Die betr. Beamten beziehen einen Anfangsgehalt von 700 und einen Höchstgehalt von 950 M. Die erste Zulage wird gewährt nach 2 Jahren im Betrag von 50 M., die weiteren Zulagen nach je 4 Jahren betragen je 50 M. Diese Beamten brauchen also 15 Dienstjahre, bis sie in den Höchstgehalt einrücken. Die Bahn-, Weichen- und Signalwärter haben also neben den Wärterinnen an den Heil- und Pflegeanstalten und an den Universitäten und neben den Güteraufsehern und Forstwarten II. Klasse die niedersten Zulagen, die überhaupt im Gehaltstarif existieren. Nicht genug damit, daß die Anfangsgehälte und die Höchstgehälte so niedrig bemessen sind, sind auch die Ausrückungsverhältnisse sehr verbesserungsbedürftig. Manche Bahn-, Weichen- und Signalwärter kommen kaum in den Höchstgehalt. Es gibt heute noch über 50 und nahezu 60 Jahre alte Wärter, unter ihnen solche von 30 und mehr Dienstjahren, die noch nicht einmal im Bezuge des Höchstgehaltes sind. Wenn diese Männer infolge ihres vorgerückten Alters oder wegen Krankheit von dem Dienste zurücktreten genötigt sind, so beziehen sie eine so minimale Pension, daß sie gezwungen sind, an ihrem Lebensabend sich noch nach Nebenverdiensten umzusehen, oder daß sie schließlich der Gemeinde zu Last fallen.

Es wird oft bei den Gehaltsfragen auf andere Länder hingewiesen. Die Petenten haben auch in einer Statistik, die einer Petition, welche dem letzten Landtag vorgelegt wurde, beigelegt war, die Verhältnisse der Bahn-, Weichen- und Signalwärter von Sachsen, Bayern, von den Reichslanden und von Preußen angeführt. Bei uns in Baden beziehen diese 3 Beamtenkategorien einen Höchstgehalt von 1757 M., in Sachsen von 2002, in Bayern von 2010, in den Reichslanden von 1840, und in Preußen von 1780; ebenso sind auch die Anfangsgehälte in Baden am niedersten unter den genannten Ländern, in Baden 700 M., in Sachsen 1440 M., in Bayern 1230 M., im Reichsland 1320 M. und in Preußen 1200 M. Auch die Pensionsverhältnisse sind in Baden tatsächlich die minimalsten von diesen angeführten Staaten. Es ist also der Wunsch dieser Beamtenkategorien vollauf berechtigt, daß ihre Aktivitätsbezüge bei der nächsten Gehaltstarifrevision bedeutend erhöht werden. Man möge die betreffenden Beamten in eine andere Klasse des Gehaltstarifs einreihen, insolge dessen würden sich auch die Pensionsverhältnisse und die Hinterbliebenenversorgung bessern.

Wenn man, wie ich vorhin schon sagte, die Dienstpflichten dieser 3 Beamtenkategorien betrachtet, so muß man sagen, da stehen sie nicht hinten, sondern sehr weit vorne. Die Leute haben gewöhnlich 13 Stunden Tages-



dienst und 11 Stunden Nachtdienst. In Bruchsal ist eine Stelle für einen Signalwärter am Eingang der beiden neuen Tunnels. Eine Dienstwohnung ist nicht vorhanden, und der Wärter muß bis zur Dienststelle vielleicht noch  $\frac{1}{2}$  Stunde Weges zurücklegen. Es ist dieser Posten beim Eingang in die Tunnels ein schwieriger und verantwortungsvoller, und wenn nur ein Fehltriff gemacht wird, dann ist ein Unglück geschehen. Wenn z. B. der Güterzug in das Personenzugstunnel hineinfährt, wie es schon vorgekommen sein soll, oder der Personenzug infolge eines Verfehlers in das Güterzugstunnel eingelassen wird, so kann das größte Unglück geschehen. Und wenn man den Mann, der infolge geistiger Ermüdung einen Fehltriff machte, mit 5 oder 10 M. bestraft hat, so hat er die Strafe nicht verdient, sondern andere Leute. In Bruchsal sagt man, auch Leute, die etwas von den Bahnverhältnissen verstehen: In diesen Tunnels ereignet sich einmal ein Unglück, wenn auch erst in 10 oder 15 Jahren; diese Tunnels und dieses Blockwerk sind die reinsten Mausefallen. Ich möchte die Regierung ersuchen, den Dienst der Wärter überhaupt zu erleichtern und dem Wärter an der bezeichneten Stelle ein Wärterhäuschen zu erstellen, damit er von Zeit zu Zeit nach Hause gehen und sich körperlich restaurieren kann. Das wird jedenfalls auch sein Los verbessern.

Zum Schluß bitte ich nochmals, daß man die Bahn-, Weichen- und Signalwärter entsprechend ihrem verantwortungsvollen Beruf in eine höhere Klasse im Gehaltstabelle einreihe.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Bei der Beratung des Betriebsbudgets ist in der 101. Sitzung von dem Herrn Baudirektor Wasmser ausdrücklich betont worden, daß bei der Abzweigung der Güterlinie von der alten Linie in der Nähe von Bruchsal keinerlei Betriebsgefährdung besteht. Ich wiederhole diese Erklärung.

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Es sind auch mir von den verschiedenen Kategorien unserer Eisenbahner Wünsche mitgeteilt worden, die ich bei der Generaldebatte vorbringen wollte. Ich bin aber dort nicht mehr zu Wort gekommen, und kann mich nun beschränken im Hinblick darauf, daß die Wünsche, welche ich vorbringen sollte, von verschiedenen anderen Seiten warme Befürwortung gefunden haben. Doch möchte ich hier zur Petition der Bahn- und Weichenwärter ein Wort reden.

Wenn man den Gehalt betrachtet, den diese Leute haben, ist das ganz richtig, was mein Vorredner, der Herr Kollege Wiedemann ausführte; sie stehen beinahe in letzter Reihe, trotz ihres so verantwortungsvollen Dienstes. Es ist mir eine Berechnung zugestellt worden; sie haben ein Anfangsgehalt von 700 Mk., vielleicht noch ein Stückchen Garten oder Feld, berechnet zu etwa 20 Mk. im Jahr; das würde einen Tagelohn ausmachen von etwa 2 Mk. 03 Pfg. Der Höchstgehalt mit 950 Mk. käme einem Tagelohn gleich von etwa 2 Mk. 43 Pfg. Das sind Lohnverhältnisse, die gewiß für einen so verantwortungsvollen Dienst als zu nieder angesehen werden dürfen, zumal in Anbetracht dessen, daß sogar die Streckenarbeiter einen höheren Lohn haben. Gerade in unserer Gegend bekommen die Streckenarbeiter 2 Mk. 50 pro Tag, außerdem hat der Streckenarbeiter die Aussicht, daß es er nach einigen Jahren zum Vorarbeiter und damit unter Umständen sogar zu einem Gehalt von 3,80 M. pro Tag bringen kann. Daran darf ein Bahnwart gar nicht denken. Deshalb möchte ich mir die Bitte an die Großh. Regierung erlauben, bei der Regelung des Gehaltstabelle doch auf diesen Stand Bedacht nehmen zu wollen. Dann ist mir weiter noch von einem Bahnwart mitgeteilt worden, daß er das Glück oder das Unglück

hatte, noch im Jahre 1891, also noch vor der Erhöhung des Gehaltstabelle angestellt zu werden. Nach den damaligen Bestimmungen konnte ein Bahnwärter erst mit dem 30. Dienstjahr in den Bezug des Höchstgehaltes aufrücken. Einem anderen, der ein Jahr nach ihm angestellt wurde, kamen die neuen Tarifbestimmungen schon zu gute, nach welchen dieser schon mit 21 Dienstjahren seinen Höchstgehalt erreicht. Also trifft es zu, daß hier der ältere Bahnwart weniger Lohn erhält als der jüngere. Wenn solche Mißstände vorhanden sind, möchte ich die Großh. Regierung bitten, bei der Neuregelung des Gehaltstabelle Bedacht nehmen zu wollen darauf, daß auch diese Verhältnisse geregelt und derartige Mißstände beseitigt werden, und daß namentlich den Bahn- und Weichenwärtern der verantwortungsvolle Dienst, den sie auszuüben haben, auch entsprechend entlohnt werde.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Ich kann mich im großen und ganzen nur den Ausführungen meiner beiden Herren Vorredner anschließen. Es ist eine bedauerliche Tatsache, daß diese Beamten sich jetzt schon zum fünften Male an das Hohe Haus wenden müssen mit dem Wunsche, ihre Gehaltseinkünfte erhöht zu sehen. Sowohl dem Berichte der Kommission, als auch der Erklärung der Großh. Regierung ist zu entnehmen, daß auch die vorliegende Petition nicht anders behandelt werden soll als wie die früheren. Auch hier wird in der üblichen Weise darauf hingewiesen werden: Es ist nicht angängig, jetzt, nachdem die Revision des Gehaltstabelle in Aussicht gestellt ist, eine einzelne Beamtensategorie herauszugreifen. Es handelt sich hier aber um eine Kategorie von Beamten, die zweifellos mit diesem Gehalt nicht mehr auf die Dauer auskommen, von Beamten, die mit diesem Gehalt nicht einmal die nächsten zwei Jahre auskommen können! Bei den Arbeitern hat man mit Rücksicht auf die teuren Lebensmittelpreise schon eine Lohnerhöhung eintreten lassen; diesen Beamten ist das, wenigstens bis jetzt, versagt geblieben.

Der Herr Abg. Morgenthaler hat eine Berechnung angestellt, wie hoch sich der Lohn eines solchen Beamten, auf den Tag ausgerechnet, beläuft. Seine Berechnungen stimmen aber nicht ganz; wenn man der Berechnung 365 Tage zugrunde legt, dann kommt man bei einem Anfangsgehalt von 700 M. auf 1,92 M. pro Tag, und bei einem Höchstgehalt von 950 M. auf einen Tagelohn von 2,60 M.

Die Großh. Regierung, die Eisenbahnverwaltung, hat ja während der Debatte wiederholt darauf hingewiesen, daß sie es selbst nicht wünsche, daß in einem Orte die Beamten oder Arbeiter weniger als den ortsüblichen Tagelohn beziehen sollten; ich war schon bei einer anderen Gelegenheit in der Lage, nachzuweisen, daß die betreffende Behauptung der Großh. Regierung nicht zutrifft. Am allermindesten aber trifft sie nun hier bei diesen Beamtensategorien zu. Ich glaube, daß wir bei uns in ganz Baden nicht einen einzigen Ort mehr haben, an dem noch ein ortsüblicher Tagelohn von 1,92 M. bezahlt wird.

Ich meine, wenn man auf dem Standpunkt steht, daß jetzt eine Erhöhung der Gehälter nicht angängig erscheint, so dürfte doch jedenfalls der Petition dieser Beamten insofern entsprochen werden, als diesen Beamten eine Teuerungszulage gewährt werden sollte. Es ist geradezu ein Ding der Unmöglichkeit, daß bei den teuren Lebensverhältnissen, die heute herrschen, ein Bahnbeamter (der in der Regel verheiratet ist) mit einem Lohn von 1,92 M. oder mit einem Anfangsgehalt von 700 M. pro Jahr eine Familie ehrlich und rechtschaffen ernähren kann. Wiederholt wurde ja auch die Rechnung aufgestellt, daß zum notwendigen Lebensunterhalt jährlich ein Einkommen von 1400 bis 1500 Mark notwendig ist. Hier haben wir eine Beamtensategorie, die nur über ein Ein-

kommen von 700 bis 950 Mark verfügt. Diese Beamten schließen also mit einem Defizit von 600 bis 700 Mark ab, und man steht hier geradezu vor einem Rätsel, wie sie ihr Leben fristen. Entweder haben sie vorher etwas Vermögen, das sie dann im Laufe ihrer Dienstzeit zusehen, oder aber sie hungern dabei und jedenfalls wird die Frau zur Arbeit mit herangezogen werden müssen. Es muß geradezu als Skandal bezeichnet werden, wenn die Staatsregierung ihre Beamten mit solchen jämmerlichen Gehältern abspießt.

Ich wiederhole nochmals: Wenn die Großh. Regierung einmal auf dem Standpunkt steht, daß im gegenwärtigen Augenblick die Gehälter nicht erhöht werden können, dann erwächst für sie die Pflicht, diesen Leuten eine Teuerungszulage zuzubilligen.

Auch klagten diese Leute über allzulange Arbeitszeit. Mir ist beispielsweise mitgeteilt worden, daß es nicht selten vorkomme, daß solche Weichensteller und Bahnwärter nach einer sechs- bis siebenwöchigen Dienstzeit anderntags nachmittags schon wieder einen neuen Dienst hätten antreten müssen. Wenn man die Verhältnisse des Weichenwärters oder Bahnwärters kennt, so macht es ja nach außenhin den Eindruck, als sei es ein recht bequemer und leichter Dienst; trotzdem ist er recht schwer, recht verantwortungsvoll; es sind schon eine große Anzahl von Unglücken an Barrieren vorgekommen, die in der Hauptsache darauf zurückzuführen sind, daß diese Leute erschlaft, daß sie schlaftrunken waren, und infolgedessen die Barriere nicht rechtzeitig geschlossen haben. Es muß ihnen eine Ruhezeit von mindestens 15 bis 18 Stunden gewährt werden.

Ich möchte hierbei noch einen besonderen Spezialwunsch vortragen oder mehr einen Lokalwunsch, der die Station 40 betrifft, die an der Kreuzung der Straße liegt, die von Heidelberg nach Eppelheim zieht. Der Bahnwärter hat dort nicht allein die Barriere zu bedienen und zu bewachen, soweit die Hauptbahn in Frage kommt, sondern er hat auch zugleich die Barriere der Nebenbahn zu bedienen. Der Dienst dort ist außerordentlich verantwortungsvoll und aufreibend. Das Bahnwartshäuschen befindet sich auf der südlichen Seite der Hauptbahn, die Barriere der Nebenbahn auf der nördlichen Seite. Der Bahnwärter muß nun, wenn er den Zug der Nebenbahn kommen sieht, erst über die Hauptstraße wegläufen, um die Barriere der Nebenbahn zuzumachen. Am schlimmsten liegen die Verhältnisse bei Nebel und schlechtem Wetter, weil er da den Zug zuerst im letzten Augenblick sieht. Da kommt aber auch vor, daß in diesem Augenblick ein Zug auf der Hauptbahn durchfährt, und dann muß er eine Barriere offen lassen. Der Mann steht immer vor dem Zuchthaus. Ich glaube, solche Verpflichtungen sollte die Staatsbahn nicht übernehmen. Wenn die Nebenbahn dort eine Ueberführung hat, sollte sie selbst einen Beamten stellen. Wenn aber die Staatsregierung auf dem Standpunkt steht, daß sie die Verpflichtung hat, soll sie dort einen besonderen Beamten anstellen. Es ist nicht angängig, daß ein Beamter, ein Weichenwärter und Barrierenwärter, eine solche verkehrsreiche Straße zu überwachen hat und beide Barrieren bedienen muß. Um Unglück zu vermeiden, ist der Mann auch oft genötigt, die eine Barriere 10 Minuten oder eine Viertelstunde vorher zuzumachen. Da aber mehrere Hundert Fuhrwerke im Tag verkehren, sammeln sie sich dann an und die Fuhrwerksbesitzer schimpfen. Der Bahnwärter muß dann zu seinem schweren Dienst auch noch viele Grobheiten einstecken und das verfauert ihm das Leben. Ich möchte daher die Großh. Regierung bitten, die Verhältnisse der Station 40 in nähere Prüfung zu ziehen.

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr v. Marschall: Die Herren Vorredner haben bei Besprechung des Gehalts und der Bezüge der Bahn- und Weichenwärter, wenn sie aus denselben den durchschnittlichen Tagesverdienst zu berechnen versuchten, ganz übersehen, daß den Bahn- und Weichenwärtlern der Anspruch auf freie Wohnung zusteht, daß ihnen eine solche Wohnung ausdrücklich zugesichert ist. Außerdem befinden sich die meisten im Genuß eines Stückes Garten und eines Stückchens Feld, das ihnen zur freien Benutzung überlassen ist. Außerdem haben alle Anspruch auf freie Dienstkleidung. Diese freie Wohnung kann eben doch nicht gering angeschlagen werden. Der Wert derselben bemißt sich bei Feststellung des Einkommensanschlags, je nach dem Ort, an welchem der Bahnwärter stationiert ist, auf 150 bis 400 M. Ferner muß ich darauf aufmerksam machen, daß die Weichenwärter je nach dem Ort ihrer Stationierung eine Stationszulage von 100 bis 250 M. beziehen, und daß ihnen noch nach vierjährigem Bezug des Höchstgehaltes eine weitere Dienstzulage von 50 M. gewährt wird. Wenn Sie das alles in Betracht ziehen, so werden Sie bemerken, daß das durchschnittliche Tageseinkommen eines Bahnwärters und eines Weichenwärters doch ein viel höheres ist als dasjenige, das sich herausrechnet, wenn man nur den Gehalt der Bahn- und Weichenwärter in Betracht zieht und nicht zugleich auf die übrigen, ihnen durch das Gesetz zugesicherten Bezüge Rücksicht nimmt.

Abg. Hilbert (natl.): Mit Genehmigung des Herrn Präsidenten möchte ich zu dem Punkte Stationswarte noch wenige Worte sprechen. Sämtliche Redner, wie sie im Hause sind, haben sich in dieser Debatte dahin ausgesprochen, man möchte die Eisenbahnbeamten und Angestellten besserstellen. Diesem Wunsche schließe ich mich auch an, und ebenso möchte ich auch die Bitte der Stationswarte und Fahrkartenausgeber befürworten. Diese stellen sich zur Zeit nicht höher als die gewöhnlichen Streckenarbeiter und haben doch eine bedeutend größere Verantwortung. Ich möchte daher die Hohe Regierung bitten, sie möge bei der Gehaltsrevision auch diese Leute in Betracht ziehen.

Abg. Geppert (Zentr.): Ich möchte im Anschluß an das, was der Herr Minister bezüglich des Dienstgelandes bemerkt hat, doch erklären, daß es vielfach eine Klage der Weichen- und Bahnwärter ist, daß dieses Dienstgelände oft von sehr schlechter Beschaffenheit ist und daß in Bezug auf die Fürsorge für dieses Dienstgelände die Bahnspektion sich sehr verschieden verhalte, namentlich bezüglich der Auffällung und Beibringung von gutem Boden. Vielfach haben die Leute große Mühe, überhaupt einen Ertrag zu erwirtschaften. Daß das bei den heutigen teuren Lebensmitteln eine Rolle für die Leute spielt, ist selbstverständlich. Auch beschwerten sie sich darüber, daß sie Bäume, die sie auf solchem Gelände auch gern setzen und die Erträge davon genießen möchten, auf eigene Kosten anschaffen müssen. Ich möchte recht sehr bitten, daß man solche Bäume auf Kosten der Eisenbahnverwaltung den Leuten stellt.

Vielsach findet man in den Remisen dieser Leute, die als Stallungen vorgesehen sind, die Kuh des kleinen Mannes, vielfach aber auch wirklich Kühe. Dadurch bekommt man bei den Bahnreisen den Eindruck, als würden die Leute sich in einem gewissen Wohlstand befinden. Aber oft ist es nur verstelltes Vieh, das nicht ihnen, sondern Handelsleuten gehört, von denen sie es in Verstell angenommen haben.

Es ist bezeichnend, daß bei diesen Eisenbahnbediensteten vielfach der Wunsch besteht, auf die offene Straße als

Obmänner zurückzuführen, da dort ihr Jahresgehalt viel höher ist als hier. Es ist mir mitgeteilt worden, daß ein solcher Obmann mit einem Anfangsgehalt von 1060 Mk. befaßt wurde, als er seine Anstellung erhielt. Die Weichenwärter sagen nun, der Obmann hat seine Sonntage frei, außer wenn ein Betriebsunfall oder eine andere Betriebsstörung vorkommt; er hat keinen Nachtdienst zu verrichten, steht auf einem lange nicht so verantwortungsvollen Posten, wie der Weichenwärter, und ist in Bezug auf den Lohn viel besser daran als der Weichenwärter.

Die Zulagen, von denen der Herr Minister gesprochen hat, treffen zu, wenn die Leute im Bahnhofsgelände ihren Dienst versehen; aber viele haben eine solche Zulage nicht. Es ist traurig, daß viele dieser Leute oft 6 Jahre über die vorgeschriebenen 23 Dienstjahre hinaus warten müssen, bis sie den höchsten Gehalt bekommen können, und sie sind durch die vielen Strapazen, die sie im Dienste erleiden müssen, vielfach vorher schon dienstunfähig und kommen tatsächlich nicht in den Bezug des Höchstlohnes. Sie klagen auch darüber, daß sie zu wenig freie Sonntage haben. Es scheint oft eine Verschiedenheit in der Handhabung der Bestimmungen zu bestehen. Es ist mir nicht erklärlich, wie sonst zutreffen soll, daß auf manchen Strecken, wo kein Nachtdienst besteht, nur 3 freie Sonntage überhaupt gewährt werden.

Auch bezügl. der Ruhezeit scheint die Handhabung verschieden gestaltet zu sein. Während mir manche erklärten, daß sie mit ihrer Ruhezeit zufrieden seien, mit einer Ruhezeit, wenn sie vom Samstag abend um 10 Uhr bis am Montag 6 Uhr dauert —, es sind aber wieder andere da, die darüber klagen, wie das ja vielfach zum Ausdruck gekommen ist, daß als freier Tag die Zeit vom Samstag abend 7 Uhr bis Sonntag um 7 Uhr gerechnet wird, und daß dann wieder der Nachtdienst beginnt.

Ein besonders wunder Punkt scheinen mir auch noch die Strafverfügungen zu sein. Diese Leute geben zwar zu, daß eine stramme Disziplin wegen des gefährlichen Dienstes, den sie zu versehen haben, bestehen muß, aber daß sie oft wegen einer Kleinigkeit mit 2 bis 3 Mark herangezogen werden, das verstehen sie nicht. Andererseits wünschen die Leute auch, daß man sie vor einer Verweiserteilung doch auch hören möchte, und es wird geklagt, daß sie auf Eingaben, die sie wegen dieser Verweise machen, keine Antwort erhalten; gerade daß keine Antwort erfolgt, das verletzt die Leute.

Im allgemeinen möchte ich den Beschwerden und Wünschen, die sonst vorgetragen worden sind, vollauf beitreten, und möchte besonders diese Eisenbahnbediensteten dem Wohlwollen der Grobß. Regierung bei der Gehaltsregulierung empfehlen.

Die Diskussion wird geschlossen. Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Von dem Herrn Eisenbahnminister ist schon darauf hingewiesen worden, daß die Bahn- und Weichenwärter nicht nur Gehalte von 700—950 M. jährlich beziehen, sondern daß sie auch entweder eine freie Wohnung oder Wohnungsgeld erhalten, und daß ihnen noch verschiedene Nebenbezüge, die er im einzelnen angeführt hat, zustehen. Aber

auch wenn man diese Dinge berücksichtigt, halte ich doch die Bezahlung der Bahn- und Weichenwärter für eine sehr kargliche (Sehr richtig!), und ich bin der Meinung, daß gerade die Petition dieser Beamten um Aufbesserung bei der bevorstehenden Revision des Gehaltstarifes zu den am besten begründeten gehört, welche vorliegen (Sehr richtig!). Ich möchte daher nicht unterlassen, gerade diese Beamtenkategorie der Gr. Regierung aus Anlaß der bevorstehenden Revision des Tarifes zur tunlichsten Berücksichtigung besonders zu empfehlen.

Der Antrag der Kommission auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme wird angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung 1 Uhr 25 Minuten.

\* Karlsruhe, 27. Juli. 138. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag, den 28. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Gesetzes, die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs betreffend, vom 17. Juni 1899 (Drucksache Nr. 74). Berichterstatter: Abg. Dr. Schneider.

2. Beratung des Berichts der Sonderkommission über den Gesetzesvorschlag der Abgg. Fehrenbach und Genossen, betreffend die teilweise Aufhebung der Gesetze vom 19. Februar 1874 über die Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 9. Oktober 1860, die rechtliche Stellung der Kirchen und kirchlichen Vereine im Staate betreffend (Drucksache Nr. 57), sowie den Unterantrag der Abgg. Schmidt-Beetten und Genossen dazu, (Drucksache Nr. 57a) — Drucksache Nr. 57b — Berichterstatter: Abg. Büchner.

3. Beratung des mündlichen Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen, die Gewährung von Tagelohn an Geschworene und Schöffen betreffend (Drucksache Nr. 27). Berichterstatter: Abg. Dr. Frank.

4. Beratung des Antrags der Abgg. Neuwirth und Genossen, die Gewährung von Beihilfen an Kriegsteilnehmer betreffend (Drucksache Nr. 55).

\* Karlsruhe, 28. Juli. 139. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag, den 30. Juli 1906, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Zweite Beratung des Gesetzesentwurfs, die Vermögenssteuer betreffend (Drucksache Nr. 42, 42g und 42h). Berichterstatter (mündlich): Abg. Dr. Zehnter.

2. Beratung des mündlichen Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Gesetzes, die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs betreffend, vom 17. Juni 1899 (Drucksache Nr. 74). Berichterstatter: Abg. Dr. Schneider.

3. Beratung des mündlichen Berichts der gleichen Kommission über den Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen, die Gewährung von Tagelohn an Geschworene und Schöffen betreffend (Drucksache Nr. 27). Berichterstatter: Abg. Dr. Frank.

4. Beratung des Antrags der Abgg. Neuwirth und Genossen, die Gewährung von Beihilfen an Kriegsteilnehmer betreffend (Drucksache Nr. 55).