

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

173 (31.5.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 80. öffentliche
Sitzung

Karlsruher Zeitung.

Nr. 173.

Sonntag, 31. Mai

1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

80. öffentliche Sitzung

am Freitag den 29. Mai 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wäcker im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Vericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

2. die Petitionen

- a. der süddeutschen Verkehrscommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
- b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahme-Tarifs für die Zahnradstrecke auf der Hölentalbahn,
- c. der an der Nebenbahn Mosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn. — Drucksache „Zu Nr. 15 I“

3. die Petitionen

- a. der Landesverwaltung Baden des Verbands süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einen auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
- b. des Bad. Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- Staatsbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. der Invaliden der Bad. Staatsbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
- d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilsberggen sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II.“

4. a. den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr. (Drucksache Nr. 41),

b. den Antrag der Abgg. Geß u. Gen., die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),

c. den Antrag der Abgg. Horst u. Gen., die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a — Berichterstatter: Abg. Dr. Wilkens.

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Febr. von Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Betriebsdirektor Engler, Baudirektor Wasmer, die Oberregierungsräte Geun und Hermann, Regierungsrat Bitterlich.

Präsident Fehrenbach eröffnet um 4 Uhr 20 Min die Sitzung.

Es werden folgende Einläufe angezeigt:

1. Schreiben des Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts an das Archivariat mit 5 Sonderabdrücken aus Nr. XX des Staatsanzeigers vom Jahr 1908, enthaltend die Bekanntmachung des genannten Ministeriums vom 29. April ds. Js., die Zuständigkeit der Grundbuchhilfsbeamten zur Ausstellung von Zeugnissen und Auszügen aus dem Grundbuch betreffend;

2. Schreiben der Karlsruher Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit, vormals Allgemeine Versorgungsanstalt, mit dem Rechenschaftsbericht der Anstalt für 1907 für die Mitglieder der Kammer.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zunächst werden folgende Anträge hierzu bekannt gegeben:

1. Antrag der Abgg. Muser (Dem.) und Genossen:

Die Unterzeichneten beantragen, den Antrag der Abgg. Muser und Gen., die Ruhezeit für alle Eisenbahnbedienstete betr., der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

2. Antrag der Abgg. Muser (Dem.) und Genossen:

Die Zweite Kammer ersucht die Großh. Regierung um die Vorlage eines Gesetzentwurfs, durch den in den Grenzen der landesgesetzlichen Zuständigkeit die für die Personen- und Güterbeförderung auf den badischen Staatsbahnen maßgebenden allgemeinen Grundsätze festgelegt und insbesondere die für die Personen- und Gütertarife zulässigen Höchstsätze bestimmt werden.

3. Antrag der Abgg. Geß (Soz.) und Genossen:

Die Unterzeichneten beantragen: Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, die Großh. Regierung zu ersuchen, dahin Anordnung zu treffen, daß der Bau

733
g A
24
g,
ing,
guit
ten-
dem
au-
908.
708
En-
in
in
mit-
get,
dem
710
b I
r I
in
fert
in
and
ura
778
138
—
er-
664
arbe
a el
ge-
in
704
arbe
in
ab
&
im:
ber-
ber-
ma
zell-
haft,
nen
find
elm
ener
im.
é,
hsal,
im,
ins,
den
den
der
bnis
affen
itär-
des
ehen
9.9.
908,
offh.
upt-
iben
nach
nden
hsal,
über
nden
ngen

der für den Betrieb der Staatsbahn bestimmten Wagen in den im badischen Lande vorhandenen Waggonfabriken in erster Reihe hergestellt wird. Um dies besser als bisher zu ermöglichen, sollten die Aufträge recht frühzeitig und mit nicht zu kurzen Lieferfristen erteilt und es soll bei den Abschlüssen darauf Wert gelegt werden, daß die Arbeitszeit der Fabriken nicht über das übliche Maß ausgedehnt werden darf.

Sodann erhält das Wort der Berichterstatter

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Gestatten Sie, daß ich zunächst einen Druckfehler berichtige, welcher sich auf Seite 84 des Hauptberichts, Zeile 17 von oben, befindet. Es ist dort gesagt, daß die Versuche mit der elektrischen Zugsbeleuchtung nicht fortgesetzt worden seien; es soll aber heißen, daß die Versuche mit Rauchverzehrern auf Lokomotiven keine Fortsetzung gefunden hätten.

Im weiteren wäre ich nunmehr, wenn ich nach berühmten Mustern arbeiten wollte, in der Lage, durch eine ausführliche mündliche Wiedergabe des Inhalts meines gedruckten Hauptberichts (Sehr gut!) und der drei gedruckten Nebenberichte die Herren einige Stunden lang zu unterhalten. Ich habe aber nicht die Absicht, dies zu tun, wie ich es auch bei früheren Gelegenheiten, wo ich die Ehre hatte, dem Hohen Hause über das Eisenbahnbetriebsbudget zu referieren, nicht getan habe. Ich darf ja wohl annehmen, daß die Herren die Druckberichte gelesen haben, und ich verweise deshalb im allgemeinen auf diese Berichte. Ich behalte mir aber vor, im Laufe der Debatte auf den einen oder anderen Punkt näher zurückzukommen, und dann auch zu den Anträgen, die wir eben bei Beginn der Sitzung von dem Herrn Präsidenten haben verlesen hören und die noch zu begründen sind, etwa nötige Ausführungen zu machen.

Einige allgemeine Bemerkungen möchte ich allerdings zur Einleitung der Debatte vorausschicken. In dem Hauptbericht, wie ich ihn namens der Kommission erstattet habe, konnten nur die Betriebsergebnisse des Jahres 1906 Verwendung finden. Dieselben sind, wie Ihnen ja bekannt ist, recht günstig gewesen. Nahm doch der Reinertrag des Jahres 1906 mit 28 504 261 M. in der Reihe der sämtlichen bisher dagewesenen Erträgnisse unserer Staatsbahnen die höchste Stelle ein, und war er doch um so bemerkenswerter, als die Einnahmeüberschüsse beispielsweise noch in den Jahren 1901 und 1902 nur etwa 14 Millionen im Jahr betragen hatten, und als die Sätze des Jahres 1906, wie in dem Bericht des Herrn Kollegen Gießler im ersten Beilageheft des Näheren ausgeführt ist, diejenigen des Jahres 1905 um 3 215 094 M. überstiegen haben.

Nachdem nun der Hauptbericht festgestellt war, sind uns seitens der Großh. Regierung auch die Betriebsergebnisse des Jahres 1907 zur Kenntnis gebracht worden. Diese sind nicht so günstig wie diejenigen des Jahres 1906. Der Reinertrag unserer Bahnen hat sich im Jahre 1907 nur auf 27 516 970 M. belaufen, ist also um 927 291 M. geringer als jener des Jahres 1906. Ich halte ihn jedoch wenn man ihn mit den Ueberschüssen früherer Jahre, von jenen des Jahres 1906 abgesehen, vergleicht, immer noch für einen guten und verhältnismäßig hohen. Man muß sich da allerdings die Zahlen im einzelnen etwas näher ansehen. Dann aber findet man, daß die Ausgaben im vorigen Jahre mit 73 626 208 M. diejenigen von 1906 um 6 664 227 M. überstiegen haben. Das ist also ein sehr erhebliches Mehr. Es scheint mir dasselbe aber wesentlich mit der Eigenschaft des Jahres 1907 als zweites Budgetjahr

zusammenzuhängen. Sind doch die neuen Anforderungen des Budgets für das erste Budgetjahr, also für 1906, weil das Budget erst Mitte des Jahres genehmigt und auch in Vollzug gesetzt werden konnte, bezüglich eines großen Teils der Personalausgaben nur zur Hälfte in Betracht gekommen, wie denn auch aus dem nämlichen Grund die Kosten für die Erstellung baulicher und maschineller Anlagen in der Hauptsache erst in das zweite Budgetjahr fielen. Zur Steigerung der Ausgaben im Jahre 1907 im Vergleich zu 1906 hat dann auch wesentlich die Erhöhung der Löhne der Arbeiter beigetragen, wie solche auf 1. Juli 1907 in Vollzug gesetzt worden ist. Die Löhne unserer Eisenbahnarbeiter sind in jenem Zeitpunkt im ganzen um 1 319 000 M. aufgebessert worden, nachdem sie bereits auf den 1. Januar 1906 eine Erhöhung um 1 500 000 M. erfahren hatten. Es sind also im Laufe von 1 1/2 Jahren Lohnerhöhungen im Gesamtbetrag von 2 819 000 M. eingetreten. Wenn man dagegen die Einnahmen des Jahres 1907 ins Auge faßt, so übersteigen sie diejenigen des Jahres 1906 um 5 713 936 M., so daß sich das Gesamtergebnis des Jahres 1907, wie ich schon sagte, um 927 291 M. ungünstiger stellt als jenes von 1906. Charakteristisch in Bezug auf die Einnahmen von 1907 sind dem Vorjahre gegenüber Ausfälle im Personenverkehr in Höhe von 856 234 M. und im Gepäckverkehr von 224 362 M., dagegen Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr in Höhe von 5 814 866 Mark.

Was nun den Rückgang der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr anbelangt, wie er nach diesen Zahlen 1907 eingetreten ist, so hängt er keineswegs etwa mit einer Abnahme des Verkehrs zusammen. Es ist vielmehr Seitens der Eisenbahnverwaltung der Kommission gegenüber entschieden darauf hingewiesen worden, daß der Verkehr zugenommen habe. Man geht indes wohl nicht fehl, wenn man die erwähnten Ausfälle hauptsächlich mit zwei Ursachen in Zusammenhang bringt.

Die eine Ursache ist die Einführung der Reichsfahrkartensteuer auf den 1. August 1906. Nach den Erfahrungen, die mit dieser Steuer gemacht worden sind, und die auch seitens der Großh. Regierung bestätigt werden, hat sie zweifellos den Erfolg gehabt, daß eine starke Abwanderung der Reisenden aus den höheren Klassen in die niedrigeren eingetreten ist; überdies war das gesetzgeberische Experiment offenbar noch insofern ein verfehltes, als es in finanzieller Hinsicht bei weitem nicht diejenigen Erwartungen erfüllt hat, die f. St. auf dasselbe gesetzt worden waren. Es ist ein recht ungünstiges, ich möchte sagen, fast klägliches Resultat, wenn man jetzt feststellen muß, daß der durch die Steuer für die Eisenbahn eingetretene Ausfall ungefähr so hoch ist wie der Steuerertrag selbst. Ich glaube, mit der Fahrkartensteuer kann es so nicht weiter gehen. Es war auch die Kommission vollständig einig darüber, daß hier Abhilfe dringend geboten sei. Die Herren haben ja auch aus dem Bericht entnommen, daß die Großh. Regierung diese Anschauungen im wesentlichen zu teilen scheint, und daß sie auch ihrerseits die Hand dazu bieten will, daß auf diesem Gebiete bessere Zustände geschaffen werden.

Der zweite Grund, mit dem die vorhin von mir besprochenen Ausfälle zusammenhängen, liegt wohl in der Einführung des Zweipfennigtarifs für die dritte Wagenklasse, wie sie im Zusammenhang mit der Personentaxireform auf den 1. Mai 1907 stattgefunden hat, in Verbindung mit dem Umstand, daß wir in Baden auch für die beschleunigten Personenzüge, insoweit die dritte Wagenklasse in Frage kommt, den Zweipfennigtarif beibehalten haben. Dieser Ausfall ist aber f. St.

von uns allen vorausgesehen worden, er war auch von der Groß. Regierung vorausgesehen. Sie hatte ihn damals auf 2366 000 M. jährlich geschätzt; wie hoch er sich aber tatsächlich beläuft, das ist wegen der Nachwirkung der Kilometerhefte nur schwer zu übersehen. Die Regierung hofft aber, daß, sobald die Zahlen hinsichtlich des Personenverkehrs und des Gepäckverkehrs im ersten Jahre der Geltung der Personentarifreform (1. Mai 1907 bis 1. Mai 1908), genau feststehen, die Sache wenigstens einigermaßen überblickt werden kann, und sie hat sich vorbehalten, das bezügliche Material alsdann dem Landtag vorzulegen. Sie will von dem Ergebnis der betreffenden Zahlen es auch abhängig machen, ob sie sich etwa für die Einführung der vierten Wagenklasse schlüssig machen will.

Zu der Kommission hat Einverständnis darüber gemalt, daß der Einnahmeausfall, wie er nach den Mitteilungen der Regierung zu erwarten ist, insoweit er durch die Einführung des Zweipennigtarifs im Personenverkehr herbeigeführt worden ist, insofern besondere Bedenken nicht wachrufen kann, als diesem Ausfall eben der große, nach meiner Ansicht, und ich glaube auch nach der Ansicht aller Kommissionsmitglieder, wirtschaftlich hoch anzuschlagende Nutzen des Zweipennigtarifs für die dritte Wagenklasse gegenüber steht. Es ist nun allerdings merkwürdig, daß, wenn heutzutage, namentlich auch in der Presse, über diesen Ausfall geredet wird, von dem großen Vorteil, den unsere Bevölkerung durch die Einführung des Zweipennigtarifs für die dritte Wagenklasse erfahren hat, gar nicht mehr die Sprache ist.

Es war auch darüber in der Kommission Übereinstimmung, daß, weil der Verkehr zweifellos nicht zurückgegangen ist, sich vielmehr noch jetzt in der Zunahme befindet, die Hoffnung besteht, daß sich die Ausfälle, wie sie durch die Fahrtagenermäßigung entstanden sind, in verhältnismäßig kurzer Zeit durch eine entsprechende Zunahme des Verkehrs wiederum ausgleichen werden.

Auf die vierte Wagenklasse heute oder überhaupt im Verlaufe dieser Debatte im einzelnen einzugehen, scheint mir nicht zweckmäßig zu sein. Die Regierung hat sich ja ihre Stellung dazu vorbehalten und will uns auch das einschlägige Material erst später vorlegen. Das kann ich aber heute schon sagen, daß nach den Beobachtungen, die ich in der Kommission gemacht habe, die Sympathien für die vierte Wagenklasse set dem letzten Landtag nicht gestiegen zu sein scheinen. (Abg. Süßkind: Sehr richtig!) Wie im übrigen sich die Tarifreform im einzelnen bewährt hat, darüber ein abschließendes Urteil abzugeben, scheint mir überhaupt noch verfrüht zu sein. Für jetzt können wir uns eigentlich nur auf die Konstatierung der Tatsache beschränken, daß wir in Baden jedenfalls durch die im Zusammenhang mit der Tarifreform erfolgte Aufgabe des Kilometerheftes, dessen ermäßigte Taxen ja auch für die Schnellzüge Geltung hatten, ein namhaftes Opfer gebracht haben, ein Opfer, welches in der Bevölkerung schwer empfunden worden ist und auch heute noch schwer empfunden wird. Auf der anderen Seite muß aber auch anerkannt werden, daß im Zweipennigtarif in den Personenzügen ein erheblicher Fortschritt liegt, und daß gerade dadurch weiten Schichten unserer Bevölkerung ein erheblicher Nutzen erwachsen ist.

Zu großen und ganzen können wir mit den Ergebnissen unseres Eisenbahnbetriebes auch jetzt noch zufrieden sein. Es hat ja allerdings der Betriebskoeffizient im Jahre 1907 wieder eine Steigerung dem Vorjahre gegenüber erfahren. Er hat im Jahre 1906 70,15 Proz. betragen, während er im Jahre 1907 sich auf 72,75 Proz. beläuft. Ich halte aber auch diese

Steigerung für nicht besonders schlimm, wenn man bedenkt, daß eben das Jahr 1907 das zweite Budgetjahr gewesen ist. Der 1907er Betriebskoeffizient ist ja allerdings höher als in früheren Jahren, namentlich in den Jahren von 1903 bis 1906, es darf aber denn doch daran erinnert werden, daß der Betriebskoeffizient im Jahre 1902 sogar einmal 81,20 Proz. betragen hat.

Was die Leistungen unserer Eisenbahnbetriebsverwaltung und diejenigen des gesamten Eisenbahnbeamten- und Arbeiterpersonals angeht, so glaube ich in Übereinstimmung mit der großen Mehrheit oder wohl mit allen Mitgliedern des Hauses dieselben als gute bezeichnen zu dürfen. Unsere Verwaltung, unser Personal zeichnet sich durch Pflichttreue, durch Fleiß und Pünktlichkeit aus, und es ist Jedermann in der Eisenbahnbetriebsverwaltung, vom obersten Beamten bis zum einfachsten Arbeiter herab, bemüht, den schwierigen Anforderungen des verantwortungsvollen Dienstes im ganzen Umfang gerecht zu werden.

Auch unser Eisenbahnbetrieb im Lande ist ein flotter. Besonders zu begrüßen ist der seit einer Reihe von Monaten beobachtete fast vollständige Wegfall der so lästigen Zugverspätungen. Dieselben haben früher eine sehr erhebliche Rolle auch in unserem Lande gespielt, während sie, wenigstens nach meinen Beobachtungen, in der letzten Zeit auf ein Minimum reduziert worden sind (Rufe: Sehr richtig!). Wenn man heute mit der sonst üblich gewesenen fahrplanmäßigen Verspätung der Züge rechnet, so kann man ganz tüchtig hereinfallen, man macht die Rechnung in der Regel ohne den Wirt.

Auch die Ausstattung unseres Fahrplanes ist eine gute, eine reichhaltige. Ich möchte darauf hinweisen, daß gerade in dieser Beziehung der badische Eisenbahnrat im Laufe der Jahre eine sehr nützliche und ersprießliche Tätigkeit entwickelt hat. Es sind auf seine Anregung hin dank des Entgegenkommens der Groß. Regierung nach und nach eine ganz namhafte Anzahl von Wünschen einzelner Landesteile auf dem Gebiete der weiteren Ausgestaltung des Fahrplanes in anerkennender Weise erfüllt worden.

Auch das Schreibwerk bei unserer Eisenbahnverwaltung, über das ja allerdings da und dort noch geklagt wird, scheint in der Abnahme begriffen zu sein. Es ist ein gutes Zeichen in dieser Richtung, daß im Bereiche der Eisenbahnverwaltung verschiedene Registratoren-, Registraturassistenten- und Expeditionsassistentenstellen wegen Verminderung des Schreibwerkes künftighin in Wegfall kommen sollen. Es ist das zugleich ein Unikum in der gesamten badischen Staatsverwaltung (Heiterkeit). Bei allen anderen Zweigen unserer Verwaltung sehen wir immer neue Anforderungen gerade auf diesem Gebiete, während wir hier einer Abnahme der Forderungen begegnen, und ich glaube, es kann nur gebilligt werden, wenn die Eisenbahnverwaltung von dem umständlichen schriftlichen immer mehr zu dem einfacheren mündlichen Verfahren überzugehen sich bestrebt.

Das rollende Material auf unseren Bahnen ist ein gutes, stellenweise sogar ein vorzügliches. Wenn man eine Reise in anderen Ländern gemacht hat und in unser Badenerland zurückkehrt, so ist man in der Regel froh darüber, wieder das gute badische Wagenmaterial anzutreffen, und es werden Vergleiche mit anderen Ländern im großen und ganzen stets zu Gunsten unseres badischen Materials ausfallen.

Die Kommission hat es auch als erfreulich angesehen, daß dieses rollende Material zum größten Teile aus badischen industriellen Unternehmungen bezogen

worden ist. Die Kommission richtet gerade über diesen Punkt ja schon seit Jahren jeweils Anfragen an die Großh. Regierung. Die Großh. Regierung hat uns auf jedem Landtag die einschlägigen Zahlen der Vorjahre mitgeteilt, und es war daraus stets zu ersehen und ist auch diesmal wieder aus dem Bericht zu entnehmen, daß der größte Teil, namentlich unseres Wagenmaterials aus dem Lande selber geliefert wird. Ich habe mich deshalb eigentlich darüber gewundert, daß der Herr Kollege Ged den vorhin verlesenen Antrag eingebracht hat. Es sind uns nur Klagen darüber zugegangen, daß ab und zu das zu liefernde Wagenmaterial nicht frühzeitig genug bestellt werde, sodaß die Fabriken in eine gewisse Hektik hineingeraten, um den Aufträgen entsprechen zu können, und daß sie dann namentlich auch unter Umständen erhebliche Konventionalstrafen zahlen müssen, wenn sie die betreffenden Termine nicht einhalten. Es sind übrigens gerade solche Konventionalstrafen, wie mir persönlich bekannt ist, vielfach seitens der Verwaltung wieder nachgelassen worden, und ich glaube, sie hat es eigentlich in dieser Richtung an einer gewissen Kulanz nicht fehlen lassen.

Zu begrüßen ist auch die in der letzten Zeit bereits stattgehabte und in der nächsten Zeit noch weiter bevorstehende sehr erhebliche Verstärkung unseres badischen Lokomotiven- und Wagenpersonals. Ich glaube, wir werden, wenn in dieser Weise fortgefahren wird, bald allen berechtigten Anforderungen auf diesem Gebiete zu entsprechen vermögen.

Wir dürfen vielleicht auch hoffen, daß die im Berichte erwähnten Verhandlungen wegen gemeinsamer Benützung von Güterwagen, worauf die anfangs mit so großer Lebhaftigkeit betriebene, schließlich aber am Widerstande Bayerns fast ganz gescheiterte deutsche Betriebsmittelgemeinschaft zusammenge schrumpft ist, einigen Erfolg haben werden.

Auch die Verstärkung des Oberbaues, die elektrische Streckenblockierung, die Verbesserung und Vermehrung der Signalvorrichtungen und Stellwerksanlagen sind, wie aus dem Budget und aus dem Bericht der Kommission hervorgeht, in erfreulicher Zunahme begriffen. Es ist damit zweifellos schon eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit und damit auch der Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen herbeigeführt worden, und wir können nur wünschen, daß hier in der sachgemäßen Weise fortgefahren werde, wie das schon seit einer Reihe von Jahren geschehen ist.

Eine Aenderung habe ich im Berichte noch besonders hervorgehoben, nämlich die, daß bei den „Kosten erheblicherer Ergänzungen“ im § 23 des Ausgabebudgets — statt wie bisher die Beträge bis zu 50 000 M. — künftighin diejenigen bis zu 100 000 M. im Betriebsbudget angefordert werden sollen. Es ist das eine Maßnahme, die von verschiedenen anderen deutschen Staatsbahnverwaltungen auch ergriffen worden ist, und die Kommission will gegen dieselbe, obwohl ja damit eine Abwälzung gewisser Kosten vom Eisenbahnbudget auf das Eisenbahnbetriebsbudget eintritt, ihrerseits nichts einwenden.

Die Leistungsfähigkeit unserer Bahnen ist aber in der letzten Zeit auch erhöht worden und wird noch weiter erhöht werden durch die großen Bauten von neuen Personen-, Güter- und Rangierbahnhöfen. Diese Dinge gehören ja, wie ich wohl weiß, eigentlich in das Baubudget, und ich werde mich wohl hüten, dem Berichterstatter über das Eisenbahnbudget, dem Herrn Kollegen Pfefferle, der auf seine Kompetenz sehr eifersüchtig ist (Große Heiterkeit), ins Handwerk pfuschen zu

wollen. Aber ich glaube, man kann diese Bauten doch auch vom Standpunkt des Betriebes aus begrüßen. Es wird ja freilich oft gesagt, es stünden hier Anlagen in Frage, die nicht als solche produktiver Art bezeichnet werden könnten, und es sei daher die mit diesen Bauten im Zusammenhang stehende starke Vermehrung unserer Eisenbahnschuld nicht ohne große Bedenken. Ich halte aber diese Auffassung nicht ohne weiteres für zutreffend. Nach meiner Ansicht sind auch solche Anlagen werbende Anlagen (Abg. Pfefferle: Sehr richtig!), insofern nämlich, als sie eine raschere, leichtere und intensivere Abwicklung des Personen- wie des Güterverkehrs ermöglichen. Dadurch steigern sie aber die Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen, und sie tragen zugleich auch in erheblichem Maße zur Hebung, Förderung und Belebung des Eisenbahnverkehrs in unserem Lande überhaupt bei.

Auch der weitere Ausbau unseres staatlichen Eisenbahnnetzes kann vom Standpunkte des Betriebes aus nur willkommen geheißen werden. Ich glaube, wir müssen dankbar anerkennen, daß die Großh. Regierung gerade in dieser Hinsicht den betreffenden Anregungen auf dem letzten Landtage entsprochen hat, obwohl ja die Erstellung neuer Eisenbahnen in Landesteilen, die seither dieser Verkehrsmittel entbehrt haben, im Anfange nicht immer ein gewinnbringendes Unternehmen ist, wenn man die Dinge vom rein fiskalischen Standpunkte aus betrachtet. Aber vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus, den die Regierung seit dem Eisenbahnministerium von Brauer immer mehr sich zu eigen gemacht hat, und den zu unserer Genehmigung auch unser jetziger Herr Eisenbahnminister hochhält, sind die neu projektierten Nebenbahnen und Seitenbahnen eine durchaus begrüßenswerte Erscheinung.

Erfreulich ist auch, daß der Staat nunmehr den Bau solcher Bahnen selbst in die Hand nimmt, und daß die Zeit, in welcher der Bau und Betrieb derartiger Bahnen Privatgesellschaften überlassen wurde, im wesentlichen vorüber zu sein scheint. Freilich mag die eine oder andere der neuen Bahnen zunächst keine Menge abwerfen oder gar Betriebszuschüsse erfordern. Mit dem steigenden Wohlstande, den eine neue Bahn den betreffenden Gegenden bringt, wird aber gewiß auch da im Laufe der Zeit vieles sich bessern. Manche Bahnen, die man im Anfange für unrentabel hielt, haben sich nach und nach in finanzieller Beziehung ganz gut entwickelt und schließlich auch in dieser Hinsicht befriedigende Ergebnisse gezeigt.

Ein ganz besonderes Augenmerk haben wir in der Budgetkommission auch diesmal wieder auf die Rechts- und Einkommensverhältnisse des Eisenbahnpersonals gerichtet. Dieses Personal ist jetzt etwa 25 000 Köpfe stark, wovon nach dem Bestand des Jahres 1906 etwa 36 Proz. im Beamtenverhältnis und ungefähr 64 Proz. im Arbeiterverhältnis waren. Es war der Kommission erfreulich, daß das vorliegende Budget wiederum namhafte Vermehrungen der Zahl der etatmäßigen Stellen bringt. Es hat sich diese Zahl in der letzten Budgetperiode auf 6518 belaufen, während sie in dem Budget für 1908/09 mit 7198 vorgeesehen ist. Es hat also eine Vermehrung um 680 stattgefunden, während die Vermehrung auf dem letzten Landtage sich nur auf 399 belaufen hat.

Die Zahl der nichtetatmäßigen Beamten beträgt nach dem Budget, wie es uns jetzt vorliegt, 2753. Nach dem Entwurfe der Beamtenvorlagen ist nun aber auch eine ganze Anzahl von Stellen im Eisenbahndienste, die seither entweder von nichtetatmäßigen Angestellten oder von Arbeitern besetzt wurden, zur Ueberführung in das etatmäßige Beamtenverhältnis vorgeesehen. Nach den Mitteilungen der Großh. Regierung soll diese Ueberführung allerdings erst allmählich erfolgen.

Aber es ist seitens der Großh. Regierung beabsichtigt, falls die Beamten-Gesetzgebung zustande kommt — wie wir doch gewiß alle hoffen wollen —, noch mit einem Nachtrage zum Budget für 1908/09 ungefähr 600 neue Stellen für etatmäßige Beamte im Eisenbahndienste anzufordern, während im Laufe der nächsten Budgetperiode weitere 900 Stellen dieser Art neu vorgeesehen werden sollen. Viele Hoffnungen und Wünsche, die seitens unseres Eisenbahnpersonals im Laufe der Jahre mit Recht geltend gemacht worden sind, werden dadurch erfüllt. Wir werden überhaupt, wenn die Gesetzgebung auf diesem Gebiete weiter fortschreitet, nach und nach zu einem stärkeren Stabilisierungsverhältnis unseres Eisenbahnpersonals gelangen.

Ich glaube, auch als Mitglied der Kommission für die Beamtenvorlagen, keine Indiskretion zu begehen, wenn ich wenigstens im allgemeinen andeute, daß die Kommission — und zwar im Einverständnis mit der Großh. Regierung — bestrebt war, die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnbeamten überhaupt, der ursprünglichen Gehaltsstarifvorlage gegenüber, in einer ganzen Anzahl von Punkten zugunsten unseres Eisenbahnpersonals wesentlich zu verbessern.

Es ist ja allerdings damit, wenigstens zum Teil, nur dasjenige ausgeglichen worden, was bei der Gehaltsstarifrevision im Jahre 1894, bei der speziell das Eisenbahnpersonal nicht sonderlich gut gefahren ist, für dasselbe nicht hat erreicht werden können.

Auch für das nichtetatmäßige Personal der Eisenbahn bringt die neue Beamten-Gesetzgebung eine Reihe wichtiger Verbesserungen.

Was aber die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter anbelangt, so habe ich der bedeutenden Lohnaufbesserung, die sie im Jahre 1906 und im Jahre 1907 erfahren haben, bereits gedacht. Es ist damit wirklich ein entscheidender Schritt vorwärts gemacht worden, wie er allerdings im Hinblick auf die jetzigen Wohnungs- und Lebensmittelpreise durchaus gerechtfertigt war. Auch den Arbeitern wird die Neugestaltung unserer Beamten-Gesetzgebung, bei der viele von ihnen aus dem seitherigen vertragmäßigen Verhältnis in das Beamtenverhältnis werden übernommen werden, in herborragendem Maße zu Nutzen kommen. Es ist bezüglich der Arbeiter aber weiter zu berücksichtigen, daß seit dem letzten Landtag, auf dem Gebiete der Lohnordnungen, der Dienst- und Ruhezeiten des Personals, der weiteren Ausgestaltung der Arbeiterauschüsse und der Erhöhung der Leistungen der Arbeiterpensionskasse viel Gutes und Beachtenswertes geschehen ist.

Mit ganz besonderer Genugtuung hat es die Kommission erfüllt, daß die auf dem letzten Landtag von ihr geäußerten Anregungen bezüglich der Arbeiterauschüsse, die auch zu Beginn dieses Landtags von ihr noch einmal wiederholt worden sind, bei der Großh. Regierung Berücksichtigung gefunden haben, und daß die Eisenbahnverwaltung in der letzten Zeit namentlich auch dazu übergegangen ist, in Gemäßheit jener Anregungen Vertreter der Arbeiterauschüsse draußen in den Bezirken hierher nach Karlsruhe einzuberufen behufs gemeinsamer Beratung ihrer besonderen Interessen, und sie unter Vorbehalt des Generaldirektors oder eines Mitglieds der Generaldirektion hierher zu lassen. Die Kommission verspricht sich davon namentlich auch für eine richtige Fühlung zwischen Verwaltung und Personal und für die Wiederherstellung eines angemessenen Vertrauensverhältnisses der Arbeiter zu ihren dienstlichen Vorgesetzten günstige Erfolge. Sie ist der Meinung, daß so dauerliche Vorkommnisse, wie wir im letzten Jahr eines in Basel erlebt haben (im Bericht ist darüber ja näheres

bemerkt), für die Folge werden vermieden werden können, wenn sich die Verwaltung durch die Arbeiterauschüsse über die Anliegen und Wünsche des Personals auf dem Laufenden erhält, und wenn auf der anderen Seite auch die Arbeiter bei derartigen Anlässen die Ueberzeugung gewinnen, daß sie, insofern wirklich berechnete Wünsche und Beschwerden in Frage kommen, bei der Verwaltung auf Gehör und auf Berücksichtigung rechnen dürfen.

Manches von dem, was wir im Laufe der Zeit gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahnverwaltung angeregt haben, hat ja allerdings bis jetzt noch keine Erledigung gefunden. Es gehört dazu namentlich die Frage der Honorierung der Stücklohnarbeit. Es hat die Kommission bedauert, daß sich die Großh. Regierung nicht in der Lage erklärt hat, den auf dem letzten Landtag von uns gemachten Vorschlag zu berücksichtigen, wornach mit der Abschaffung der Akkordarbeit wenigstens einmal in einer der größeren Werkstätten des Landes ein Jahr hindurch ein praktischer Versuch gemacht werden sollte. Ich glaube, es ist aber doch, auch was die Akkordarbeit anbelangt, der gute Wille der Großh. Regierung zu erkennen, zu einer angemessenen Neuregelung dieser schwierigen und vielumstrittenen Frage zu gelangen, die den Arbeitern offenbar immer wieder neuen Anlaß zu Unzufriedenheit und namentlich auch zu unliebsamen Vergleichen gibt. Die Großh. Regierung hat ja, wie schon aus dem Bericht über die Erledigung der Petitionen des letzten Landtags hervorging, eine besondere Kommission eingesetzt, welche die einschlägige Frage studieren soll, und sie hat uns auch in der Budgetkommission in Aussicht gestellt, daß sie uns die Ergebnisse der betreffenden Arbeit in tüchtigster Bälde zur Vorlage bringen wolle.

Im übrigen ist, wie mir scheint, schon aus der eingehenden, sorgfältigen und erschöpfenden Beantwortung all der Fragen, welche die Budgetkommission gerade auf dem Gebiete der Arbeiterverhältnisse an die Großh. Regierung gerichtet hat, zu erkennen, daß die Regierung diesen Verhältnissen unausgesetzt ihre volle Aufmerksamkeit widmet, daß sie die einschlägigen Fragen mit Wohlwollen behandelt, und daß sie auch bestrebt ist, dieses Wohlwollen in die Praxis zu übersetzen. Wir wollen daher hoffen, daß auch diese Verhältnisse, die ja im Laufe der Zeit zu mancherlei Schwierigkeiten Anlaß gaben, sich immer mehr bessern werden, wie dies sowohl im Interesse des sozialen Friedens als auch im Interesse einer glücklichen Weiterentwicklung unserer Eisenbahnen gewünscht werden muß.

Ich glaube, wir können im allgemeinen mit Befriedigung feststellen, daß unser badisches Eisenbahnwesen ein gut geleitetes und wohlgeordnetes ist, und daß sich unser dermaliger Herr Eisenbahnminister mit Erfolg bestrebt, dasselbe nicht nur auf seiner Höhe zu halten, sondern es auch den Anforderungen der Zeit gemäß weiter auszugestalten und auszubauen.

Auch was die finanzielle Lage unserer badischen Staatsbahnen anbelangt, so gehöre ich nicht zu den Pessimisten, die, wenn einmal ein Monatsergebnis schlechter ist, als erwartet worden war, gleich die Selbstständigkeit unserer Bahnen bedroht glauben und sich in den düstersten Prophezeiungen ergehen. Vieles hängt ja gerade auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von der wirtschaftlichen Lage der Bevölkerung ab, und wenn einmal in Handel und Industrie schlechte Zeiten kommen, so können auch die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen stärkere Rückschläge erleiden. Aber ich glaube, nach den bisherigen Erfahrungen dürfen wir gewiß hoffen, daß

solche ungünstige Konjunkturen nicht allzulange anhalten werden. Bei einem großen industriellen Betriebe, wie bei dem Betriebe unserer badischen Staatsbahnen, muß man eben auch Eines ins andere rechnen; man darf da überhaupt nicht immer nur mit einzelnen Jahresabschlüssen oder gar mit einzelnen Monatsabschlüssen operieren, sondern man muß, wie mir scheint, die Resultate längerer Perioden ins Auge fassen. Wenn man aber dies tut, so wird man gewiß zu der Ueberzeugung gelangen, daß (von vorübergehenden Schwankungen und Rückschlägen abgesehen) der Verkehr, und zwar der Personen- wie der Güterverkehr, sich im großen und ganzen im Zusammenhang mit dem Fortschreiten der menschlichen Kultur und mit dem Fortschreiten des Wohlstandes der Bevölkerung überhaupt in aufsteigender Linie bewegt. Ich kann mir der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck geben, daß auch in unserem schönen und wohlhabenden badischen Lande die gleiche Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebs gemacht werden möge (Bravo!).

Ich darf mir vielleicht erlauben, zum Schluß noch eine Sache kurz zur Sprache zu bringen, die ich in der Kommission noch nicht erörtern konnte; ich glaube, die Kommissionsmitglieder werden es mir aber nicht verübeln, wenn ich diese Angelegenheit hier kurzerhand zur Sprache bringe. Es handelt sich um eine Eingabe des Badischen Landesverbandes zur Hebung des Fremdenverkehrs. Die Eingabe ist allerdings nicht an die Kommission, sondern zunächst an die Großh. Regierung gelangt. In der Eingabe weist der Landesverband darauf hin, daß er in den letzten Jahren sehr große und auch erfolgreiche Anstrengungen behufs Steigerung des Fremdenverkehrs im Badener Lande gemacht habe; er habe Broschüren herausgegeben, er habe namentlich aber auch durch Insertion eine sehr wirksame Tätigkeit in der Richtung entfaltet, daß der Fremdenverkehr nicht in das Ausland abgeleitet, sondern in unser Land hereingeführt bzw. in demselben festgehalten werde. Er weist nun aber in seiner Eingabe auch darauf hin, daß seine Bestrebungen viel Geld kosten, und er hat daher der Großh. Regierung gegenüber den Wunsch ausgesprochen, daß sie ihm, weil ja an diesen Dingen doch auch die Eisenbahn in sehr wesentlicher Weise interessiert sei, aus Mitteln der Eisenbahnverwaltung eine angemessene Subvention gewähren möge. Es ist in der betreffenden Eingabe bemerkt, daß andere Staatsbahnverwaltungen in sehr ausgiebiger Weise ihre Fremdenvereine subventionieren; es ist auf das Beispiel von Bayern, Oesterreich, Belgien, Frankreich und Holland hingewiesen. Auch in der Schweiz haben ausgiebige Unterstützungen der in Betracht kommenden Vereine durch die Eisenbahnverwaltung stattgefunden, und ich halte hiernach auch das Anliegen unserer badischen Verkehrsvereine für berechtigt, weshalb ich das selbe der Berücksichtigung der Großh. Regierung bestens empfehle und sie bitte, wenn die Mittel im vorliegenden Eisenbahnbetriebsbudget dazu nicht ausreichen sollten, im Nachtrag mit einer Anforderung an die Landstände in fraglicher Richtung heranzutreten (Lebhafter Beifall).

In der allgemeinen Beratung erhalten das Wort:

Abg. **Muse r** (Dem.), zugleich zur Begründung der von seiner Fraktion gestellten Anträge: Es will mir scheinen, als ob wir unsere heutige Tagesordnung sehr reich, vielleicht zu überreich belastet hätten. Es ist ganz unmöglich für einen Redner, wenn er Ihre Zeit nicht über Gebühr in Anspruch nehmen will, sich auch nur mit allgemeinen Sätzen über all die Punkte auszusprechen, die im Hinblick auf unsere

Tagesordnung zur Diskussion stehen und es vollauf verdienen, recht gründlich durchgesprochen zu werden. Es wird deswegen wohl eine gewisse Arbeitsteilung eintreten müssen in der Richtung, daß der eine Redner mehr die Seite der Tagesordnung, der andere mehr eine andere zum Vorwurf nimmt; es kommt da die ganze Materie zu ihrem Recht, und es wird kein Redner genötigt sein, über Gebühr lange zu sprechen.

Ich möchte zunächst zwei spezielle Fragen kurz berühren, ohne dabei lange zu verweilen; es sind Dinge, die schon auf früheren Landtagen von mir vorgetragen worden sind.

Auf dem letzten Landtage habe ich mir erlaubt, die Aufmerksamkeit der Großh. Regierung auf unsere Bahnteilnehmer hinzuwirken und die Großh. Regierung zu ersuchen, doch mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß für diesen Teil unserer Beamten mehr Vorkehrungen zum Schutze ihrer Gesundheit und ihres Lebens getroffen werden, als sie tatsächlich zu verzeichnen waren. Ich bin nun gerecht genug zuzugestehen, daß hier gewisse Fortschritte, die wir dankend anerkennen, zu verzeichnen sind. Aber ich glaube auch sagen zu dürfen, daß eine vollständige Abhilfe der Mängel, um die es sich handelt, noch nicht geschehen ist, obgleich sie ohne Aufwand großer Mittel möglich wäre und vom Standpunkt der Pflege der Gesundheit unserer Beamten, die wir denn doch wesentlich im Auge behalten müssen, unbedingt verlangt werden muß. Ich möchte die Großh. Regierung ersuchen, diese Sache nicht aus dem Auge zu verlieren und insbesondere dafür zu sorgen, daß, wo es irgend möglich ist, die Bahnteilnehmer, wenn sie nicht gerade Dienst tun oder vielleicht auch während ihrer Dienstbereitschaft *M a u e* benutzen können, die genügend *g e h e i z t* werden können.

Eine andere Angelegenheit ist die der *E i s e n b a h n g e h i l f i n n e n*. Ich will auch hier zugeben, daß die Großh. Regierung für die Abstellung erheblicher Mängel entsprechende Anordnungen zu treffen sich bemüht hat. Es wurde von den Gehilfinnen als eine besondere Wohltat empfunden — ich hatte die Sache ja seiner Zeit zur Sprache gebracht —, daß die Zu- und Abgänge von dem und in den Dienst so gelegt worden sind, daß die Damen nicht mehr die Gefahr laufen, hinsichtlich der praktischen Anfertigung der Reellität ihrer Persönlichkeit irgend welchen Zumutungen ausgesetzt zu werden. Sie wissen, was ich meine. Es ist eine außerordentliche mißliche Sache, wenn eine junge Dame in aller Morgenfrühe zum Dienste gehen muß und spät in der Nacht den Heimweg anzutreten genötigt ist. Nun wird mir mitgeteilt, daß seit dem 1. Mai d. Jrs., dem Tage des Inkrafttretens unseres Sommerfahrplanes, auf der Station Karlsruhe infolge Früherlegung der Züge 870 und 313 die Zugänge in den Dienst bei den in Betracht kommenden Schaltern von bisher 5,40 Uhr morgens auf 5,25 Uhr morgens hinaufgesetzt worden seien, so daß die Gehilfinnen schon um 5 Uhr und je nach der Entfernung ihrer Wohnung vom Schalter schon früher sich auf den Weg machen müssen, ferner daß insbesondere auch der Spätdienst in beschränkter Weise bis 11 und 12 Uhr nachts eingerichtet worden sei. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß es doch wohl angezeigt wäre, diese nicht unwichtige Frage im Wege der Verordnung so zu ordnen, daß wir eine dauernde Regelung der ganzen Materie vor uns haben. Ich darf darauf hinweisen, daß, wenigstens soweit meine Information reicht, bei der Reichspost die Sache anders gehandhabt wird. Bei der Reichspost wird nur bei ganz großen Aemtern, wie Frankfurt und Berlin, der weibliche Beamte überhaupt im Nachtdienst verwendet und, sofern dies geschieht, nur von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Bei der badischen Bahn dagegen dauert die Nachtdienst-

schicht zurzeit von abends 1/28 Uhr bis morgens 5,25 Uhr bezw. 5,40 Uhr, in Wirklichkeit umfaßt sie noch einen größeren Zeitraum, weil die betr. Beamten infolge der Geld- und Billetübergabe noch länger im Dienst festgehalten werden. Ich möchte also die Großh. Regierung eruchen, hier Abhilfe zu schaffen.

Ein wichtiger Antrag, den wir uns heute noch einzureichen erlaubt haben, betrifft die Frage der gesetzlichen Festlegung der Personen- und Gütertarife. Unser Antrag unterscheidet sich von dem sozialdemokratischen, welcher letzterer ja unbedingt ausnahmslos und allgemein gesetzliche Festlegung der Tarife verlangt, zunächst dadurch, daß wir wünschen, daß auf dem Wege der Gesetzgebung die allgemeinen Grundsätze festgelegt werden sollen, die für die Personen- und Güterbeförderung auf den badischen Staatsbahnen maßgebend sein sollen, und sodann — das ist das wesentliche Unterscheidungsmerkmal unseres Antrages von dem sozialdemokratischen — daß wir nur verlangen, daß die für die Personen- und Gütertarife zulässigen Höchstätze bestimmt werden. Kein theoretisch betrachtet, muß ich zugeben, daß man sich für den sozialdemokratischen Antrag aussprechen könnte, ausgehend von dem Standpunkt, daß die Volksvertretung aus naheliegenden konstitutionellen und sonstigen Gründen sich bei keinem Teile der Einnahmehewilligung wird ausschalten lassen wollen und ausschalten lassen dürfen. Aber aus rein praktischen Erwägungen heraus, glaube ich, verdient unser Antrag den Vorzug. Eine Reihe von Einwendungen, welche die Großh. Regierung gegen den sozialdemokratischen Antrag ins Feld führt, wird unserem Antrag gegenüber nicht geltend gemacht werden können. In unserem Antrag wird der Regierung eine gewisse Bewegungsfreiheit, die gewiß am Platze ist, eingeräumt. Es ist ihr vollständig freigegeben, die Tarife zu ermäßigen, und wenn sie es tut, ich glaube, in der Volksvertretung wird ihr deswegen niemand gram werden. Es sollen also nur die Höchstätze gesetzlich festgelegt werden. Der Antrag, den wir heute einbringen, ist nicht neu. Es ist derselbe Antrag, den wir schon im Jahre 1900 dem Landtage vorlegten. Wir haben damals — und wir stehen heute noch auf demselben Standpunkt auch hinsichtlich der Begründung — uns wesentlich von folgenden Erwägungen leiten lassen.

Nach Art. 4 Ziff. 10 unserer Reichsverfassung unterliegt das Post- und Telegraphenwesen, soweit nicht württembergische und bayerische Reservatrechte in Betracht kommen, der Beaufsichtigung und Gesetzgebung; ich betone der Gesetzgebung; man überläßt die Regelung dieser Frage nicht irgend einer Verwaltung. Ich glaube nun nicht zu weit zu gehen, wenn ich behaupte, daß die der Verwaltung zur Regelung überlassenen Eisenbahntarife aus mehr als einem Grunde für unser ganzes Wirtschaftsleben von viel größerer Bedeutung sind als die durch die Gesetzgebung festgelegten Postportofätze, und daß die Einräumung der Kompetenz, die die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der Regelung der Tarife haben, viel schwerere Bedenken gegen sich hat, als es die Ueberlassung der Normierung der Postportofätze an die Postverwaltung hätte. Die Normierung der Posttagen erfährt also seine Regelung durch die Gesetzgebung, die der volkswirtschaftlich, finanziell und sozialpolitisch viel bedeutenderen und bedeutameren Eisenbahntarife soll dem Verwaltungsbelieben anheim gegeben bleiben! Die Volksvertretung soll also dort unterscheiden dürfen, hier dagegen eines wirklichen Mitbestimmungsrechts nicht teilhaftig sein! Die Volksvertretung kann hintennach bei der Budgetberatung bzw. bei der Beratung des Eisenbahnbudgets ihre Meinung aussprechen, aber zu entscheiden hat sie nichts!

Auch das Eisenbahnwesen — ich mache zur Begründung unseres rechtlichen Standpunktes darauf aufmerksam — unterliegt nach Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs. Auch die Reichsverfassung sieht also hinsichtlich des Eisenbahnwesens eine gesetzgeberische Regelung ausdrücklich vor. Es sind in dieser Richtung schon einige Versuche gemacht worden. Wir dürfen verweisen auf das Gesetz vom 27. Juni 1873 über die Errichtung eines Reichseisenbahnamts, ferner auf den „Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ vom Jahre 1874 und den „vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ vom folgenden Jahr. Ich möchte bei dieser Gelegenheit doch darauf hinweisen, daß auch Fürst Bismarck in seinem bekannten Schreiben an den Bundesrat vom 7. Februar 1879 die gesetzliche Feststellung von Einheitsätzen für den Gütertarif ausdrücklich erörtert hat. Nach den von mir eben angegebenen gesetzgeberischen Versuchen, wenn ich sie so nennen darf, sollte der Bundesrat, nicht die einzelnen Verwaltungen, auf Vorschlag des Reichseisenbahnamtes die Grundsätze festzusetzen haben, nach welchen die Beförderungspreise für den Personen- und Frachttransport zu berechnen sind. Die Normierung der Einzeltarife blieb den einzelnen Eisenbahnen überlassen, aber mit der Beschränkung, daß eine allgemeine Erhöhung der Beförderungspreise nur mit Zustimmung des Bundesrates, also immerhin eines Reichsgesetzgebungsorganes, erfolgen könne.

Ich möchte zur Begründung unseres Standpunktes aus dem Schreiben Bismarcks vom 7. Februar 1879, das ich bereits angezogen habe, insbesondere einen Passus hervorheben. Ich bin der Meinung, daß, wenn wir uns auf einen Mann, der in seiner ganzen Politik von realpolitischen Gesichtspunkten ausging, und dem niemand den Vorwurf eines Doktrinärs machen wird, stützen können, unser Antrag als ein theoretisch unbezweifelnder und praktisch undurchführbarer nicht bezeichnet werden darf. Fürst Bismarck sagte in diesem Schreiben: „Es kann den einzelnen Eisenbahnverwaltungen das Recht nicht zustehen“, — ich bitte das Wort „Recht“ zu beachten — „über den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten hin regelnde und beherrschende Tätigkeit gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindizieren zu wollen.“ Ich halte hier einen Augenblick inne und meine, es ist nicht zu viel gesagt, wenn man wie es in einer bekannten Schrift Dr. Artur Mühlbergers „Die Eisenbahnreform in Württemberg“ heißt, die Eisenbahn die Axt nennt, um den sich der ganze Gütertausch der Gesellschaft und der Zirkulationsprozeß des Kapitals dreht. Bismarck fährt dann weiter fort: „Es darf nicht von ihnen“ — nämlich den einzelnen Verwaltungen — „abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen wie die Ausnahmetarife, Industrien groß zu ziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von Natur gegebenen Erwerbszweige zu unterdrücken.“ Und in einem Schreiben an den Bundesrat vom 15. März 1878, auch das möchte ich ganz besonders unterstreichen, weist Bismarck auf den intimen Zusammenhang zwischen den Eisenbahntarifen und der Zollpolitik hin. Das ist nach meinem Dafürhalten einer der durchschlagendsten Gesichtspunkte zur Begründung unseres Standpunktes, wonach eine derart weit ausgreifende Frage gesetzlich geregelt werden sollte. Bismarck führt aus, daß die Eisenbahntarife viel einschneidender wirken als die Zollpolitik; es könne daher den einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht gestattet sein — ich zitiere wörtlich — „der wirtschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem

Ermeffen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags zu neutralisieren und das wirtschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszuliefern, welche infolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten.“

Ich bin sodann der Meinung, daß auch von konstitutionellen Standpunkt aus unser Antrag sich durchaus auf richtigem Wege bewegt. Denn die Ueberlässe der Verkehrsanstalten über die Selbstkosten hinaus können doch wohl nicht anders charakterisiert werden denn als Verkehrssteuern. Wenn man es nun vom konstitutionellen Standpunkt aus für notwendig erachtet, daß die Volksvertretung ein entscheidendes Wort selbst bei den finanziell unbedeutendsten Steuerentwürfen ausspricht, wird man zu dem Verlangen fortschreiten müssen, daß, wo so bedeutende steuerpolitische Fragen in Betracht kommen, wie es die Festsetzung und Erhöhung einer Verkehrssteuer ist, die Volksvertretung — eben vom konstitutionellen Standpunkt aus — nicht ausgeschaltet werden darf.

Unser Vorgehen ist ja nicht etwa vereinzelt. In Dänemark (wenn ich recht unterrichtet bin, ist das auch in England und Frankreich so) hat die Regierung selbst im Jahre 1895 bei dem dortigen Reichstag einen bezüglichen Gesetzentwurf eingebracht, der als Gesetz vom 24. April 1896 veröffentlicht worden ist. Sie tat dies in Gemäßheit des § 27 des Gesetzes vom 12. April 1892, der bestimmte, daß spätestens dem im Jahre 1895 zusammentretenden Reichstag der Entwurf eines Gesetzes vorgelegt werden sollte, durch das für das dänische Staatsbahnnetz die Beförderungsbedingungen, sowie die Grundsätze für die Aufstellung der Personen- und Gütertarife einheitlich geregelt werden sollten. Ich will wenigstens jetzt nicht näher auf das Detail eingehen; ich werde vielleicht, wenn die Diskussion Anlaß dazu gibt, noch nachzuholen Gelegenheit haben, wie im dänischen Gesetz die allgemeinen Grundsätze, von denen auch in unserem Antrag die Rede ist, formuliert wurden. Die Tarife sind im dänischen Gesetz nicht im einzelnen festgesetzt, sondern da wie bei uns die wechselnden Bedürfnisse des Lebens eine gewisse Freiheit in der Gestaltung des Tarifs fordern, handelt es sich vielmehr nur um die gesetzliche Fixierung allgemeiner Grundsätze und der Höchstbeträge.

Die Einwendungen, welche die Großherzogliche Regierung und mit ihr zu meinem Bedauern auch die Kommission gegen unseren Antrag ins Feld führen, können nicht als begründet angesehen werden. Ich habe schon den einen Gesichtspunkt betont, daß nach unserem Antrag die Verwaltungen einen sehr großen Spielraum in der Reduktion der Tarife haben sollen. Und wenn ich noch darauf hinweise, daß auch die Reichsverfassung einem partikulargesetzlichen Vorgehen keinerlei Schwierigkeiten bietet, so glaube ich im wesentlichen unseren Antrag begründet zu haben. Die Reichsverfassung kann nämlich nicht gegen ihn ins Feld geführt werden. Sie hat allerdings das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches unterworfen; aber es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, solange keine bezügliche reichsgesetzliche Aktion unternommen und zu Ende geführt ist, die partikulare Gesetzgebung durchaus berechtigt ist, ihrerseits diese Materie gesetzgeberisch zu regeln.

Das Schicksal unseres Antrags kenne ich, es wird dasselbe sein, das auch unser anderer Antrag betreffs der gesetzlichen Normierung der Dienst- und Ruhezeit erfahren wird. Aber die Versicherung glaube ich doch abgeben zu dürfen, daß, wenn die derzeitigen Vertreter dieser Anträge auch nicht mehr im Landtage sind, diese doch nicht von der Bildfläche verschwinden werden. Ich erinnere

mich sehr genau, es war in einem der ersten Landtage, die ich mitgemacht habe, daß mir, als ich die Einführung des direkten Landtagswahlrechtes verlangte, von seiten des damaligen Ministers Turban mit scharfem Pathos entgegengerufen wurde: „Niemals werden wir in Baden die Einführung des direkten Landtagswahlrechtes konzedieren.“ Und was ist später trotzdem aus diesem „niemals“ geworden? Wir haben das direkte Landtagswahlrecht bekommen, und, es mag noch lange dauern, bis wir soweit sind, aber ich gebe die Hoffnung nicht auf, daß auch das „niemals“, mit dem man unsere jetzigen Anträge beantwortet einst ebenso verstummen wird wie jenes andere.

Auf die Fragen, an deren Erledigung unsere Eisenbahnbeamten namentlich interessiert sind, will ich hier nicht eingehen. Wir werden noch bei Beratung unserer beamtenrechtlichen Vorlagen Anlaß bekommen, es zu tun. Ich will mir für heute auch verjagen, auf unsere Anträge näher einzugehen, die sich gegen ein Verbot der gemeinsamen Bestimmungen für die Beamten der Eisenbahnverwaltung (§ 2 Ziff 2) und der Dienstweisung für die ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes (§ 3 (11) Ziff. 2) richten, durch die die öffentliche Besprechung dienstlicher Einrichtungen und Vorgänge ohne Genehmigung der Generaldirektion untersagt ist. Es wird aber gewiß nicht indiskret sein, wenn ich bemerke, daß die Großherzogliche Regierung eine zustimmende Haltung zu unseren Anträgen eingenommen und die Aufhebung der beanstandeten Bestimmungen zugesagt hat. Es sollen also künftig sowohl die Eisenbahnbeamten als auch die Eisenbahnarbeiter das Recht haben, öffentlich in Blättern und in Versammlungen, selbstverständlich mit dem Takt, der sich für jeden Menschen schickt, ihre Angelegenheiten zu diskutieren und das volle Licht der Öffentlichkeit auf diese fallen zu lassen.

Ich will sodann mit einigen Worten auf die Lage unserer Eisenbahnarbeiter eingehen. Ich verjage es mir aber aus verschiedenen Gründen, mich auch hier mit Detailfragen zu befassen. Denn zunächst ist es von mir auf dem letzten Landtag schon gesehen, und sodann wird es auch von anderer Seite erfolgen. Ich möchte heute nur einige allgemeine grundlegende und grundsätzliche Fragen hier zur Sprache bringen, die mir wichtig zu sein scheinen.

Unser Herr Berichterstatter hat in seinem außerordentlich fleißigen und vortrefflichen Bericht sich über diese Einzelfragen ausgesprochen. Dabei hat er insbesondere der weiteren Ausgestaltung unserer Arbeiterausschüsse rühmende Erwähnung getan. Ich kann ihm hier nicht so unbedingt beipflichten. Ich glaube, das Verlangen unserer Arbeiter, daß die Arbeiterausschüsse (es sind 42, die jetzt meistens oder fast immer getrennt zusammen kommen) mehr zu gemeinsamen Beratungen einberufen werden sollten, ist ein durchaus berechtigtes. Es will mir auch nicht recht in den Sinn, daß diese Ausschüsse unter dem Vorsitz eines Inspektors des betreffenden Bezirkes, also eines vorgeordneten Beamten, tagen müssen; nicht, als ob ich irgendwie Mißtrauen gegen das Wohlwollen des betreffenden Beamten hätte, nein, aber für mich ist es eine psychologisch durchaus begriffliche Tatsache, daß in Gegenwart eines vorgeordneten Beamten die Arbeiter sich nicht so ungeniert und rüchhaltslos ausdrücken und nicht alle ihre Beschwerden und Wünsche so vorbringen, wie sie es tun würden, wenn sie vollständig unter sich wären. Die Arbeiterausschüsse sollten eben als Arbeiterorganisationen ihre Angelegenheiten unter sich beraten und über sie beschließen.

Was die Lohnordnungen betrifft, so haben wir eine solche vom Jahre 1904, eine vom Jahre 1906 und eine vom Jahre 1907. Die Raschheit, mit der eine Lohn-

ordnung der anderen folgte, beweist, daß die Arbeiter mit ihrer Kritik an den einzelnen Lohnordnungen nicht unrecht hatten. Es ist nun sehr bedauerlich, daß die Großh. Generaldirektion auch die dritte Lohnordnung herausgegeben hat, ohne die Arbeiter über dieselbe auch nur gehört zu haben. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn ein Gesamtausschuß der Arbeiter einberufen und von der Großh. Regierung mit diesem die Lohnordnung, bevor sie dieselbe schuf und publizierte, durchgesprochen und durchberaten worden wäre, die Arbeiterschaft darin nicht bloß die Kundgebung eines wohlwollenden Vertrauens von Seiten der Großh. Regierung der Arbeiterschaft gegenüber erblickt hätte, sondern andererseits auch die Großh. Regierung in die Lage versetzt worden wäre, aus dem Munde der unmittelbar beteiligten, der praktischen Männer des Lebens, der wirklichen Sachverständigen, manche Informationen zu bekommen, die gewiß auf die Ausgestaltung der Lohnordnung nicht ohne Einfluß gewesen wären.

Die Hauptsache, auf die es nach meinem Dafürhalten wesentlich ankommt, ist die, daß wir einmal das rechtliche Verhältnis richtig erfassen, in dem die Eisenbahnarbeiter zur Großh. Regierung, oder ich will richtiger sagen, zum badischen Staate stehen. (Der Unternehmer ist der Staat, nicht die Regierung. Die Beamten der Eisenbahnverwaltung sind eben auch nur Funktionäre des Staates, nicht die Unternehmer selbst.) Das rechtliche Verhältnis, in dem die Arbeiter zum Staat stehen, ist grundlegend festzustellen, weil ohne eine solche prinzipielle Klarstellung der Vorfrage, ohne präzise Herausarbeitung des Grundprinzips, eine Reihe von Einzelfragen nicht richtig behandelt und verbeschieden werden kann, und es unmöglich ist, ohne Gewinnung eines festen Rechtsbodens eine Reihe von Fragen rationell und befriedigend zu lösen, die einer Lösung dringend bedürfen.

In dem Berichte unseres Herrn Kollegen Wildens ist diese Grundfrage kurz gestreift worden, als er die Stellung der Großh. Regierung zu dem Verlangen der Arbeiter nach Tarifverträgen behandelte. Er meinte unter Verweisung, glaube ich, auf den Bericht vom Jahre 1906, daß das „grundlegende Verhältnis der Staatsverwaltung zu ihren Angestellten“ dem Verlangen nach Tarifverträgen widerspreche. Verzeihen Sie, wenn ich das sage, aber ich kann mich des Eindrucks wirklich nicht enthalten, als ob die Großh. Regierung ihren Standpunkt den Arbeitern gegenüber nicht immer gleichmäßig festhalte, als ob dieser Standpunkt vielmehr außerordentlich variierte. Wenn unsere Arbeiter wünschen, man möge die Konsequenzen ziehen, die aus einem privatwirtschaftlichen und privatrechtlichen Arbeitsverhältnis erwachsen, und dazu gehören freie Vereinbarungen der beiden Kontrahenten des Arbeitsvertrags über den Inhalt des Arbeitsverhältnisses, dann sagt die Großh. Regierung: Ihr steht doch eigentlich nicht in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis und könnt deshalb nicht verlangen, daß die Maximen, die für jenes Verhältnis maßgebend sind oder sein sollten, auf die Regelung eurer Beziehungen zum Staat angewendet werden, und deswegen sind Tarifverträge unmöglich. Treten dann aber die Arbeiter mit dem Ansinnen an die Großh. Regierung heran, daß sie einzelner der Wohltaten teilhaftig werden, die sonst nur den Beamten zukommen, wie Wohnungsgeld, Reliktenversorgung usw., dann erklärt die Großh. Regierung, wenn auch nicht mit so dürren Worten: Das geht nicht, Ihr steht ja nur in einem gewöhnlichen Arbeitsverhältnis.

Was ist nun eigentlich der rechtliche Charakter dieses Verhältnisses? Es wäre verführerisch und verlockend, dieser Frage etwas näher zu treten, allein im Hinblick auf

die Zeit darf ich mir an dieser Stelle eine tiefer eindringende Erörterung nicht erlauben. Ich beschränke mich auf die Hervorhebung einiger wichtiger Gesichtspunkte, möchte aber doch die verehrten Herren Kollegen darauf aufmerksam machen, daß schon eine ziemlich reichhaltige Literatur mit einer Reihe von sehr wertvollen Beiträgen zur Lösung bzw. zur Aufklärung dieser Frage existiert. In „Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung“ und dann auch in der „Sozialen Praxis“ sind bezügliche Aufsätze zu finden. Ich möchte dann ganz besonders hinweisen auf äußerst wertvolle und lehrreiche Monographien eines Professors der hiesigen Hochschule, des Herrn Dr. v. Zwi ed n e d - S ü d e n h o r s t, z. B.: „Beiträge zur Lehre von den Lohnformen“, in welcher Arbeit — es ist ein Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft“ — nicht bloß die grundsätzliche Natur des in Frage stehenden Verhältnisses der Arbeiter zur Regierung zur Sprache gebracht, sondern besonders der Stabilisierung der Arbeiter das Wort geredet wird. Es werden ferner die Einwendungen der Großh. Regierung gegen diese Stabilisierung widerlegt.

Es ist ja bereits ein Gemeinplatz geworden, zu sagen, daß die Eisenbahn kein Privatunternehmen ist oder sein soll, das spekulativen Erwerbszwecken dient, sondern daß sie eine Gemeinwirtschaft sein und als solche auch funktionieren soll, die auf öffentlich-rechtlicher Grundlage ruht und vor allem in den Dienst volkswirtschaftlicher Zwecke sich zu stellen hat. Wir hören nun, wenn von der Stabilisierung der Arbeiter gesprochen wird, insbesondere auch aus dem Munde der Vertreter der Großh. Regierung, daß sie sich, was die Ausgestaltung des Arbeitsverhältnisses betrifft, insbesondere soweit die Lohnbemessung und die Frage der von den Arbeitern erstrebten Perpetuierung des Arbeitsverhältnisses in Betracht kommt, nach dem auf dem Arbeitsmarkt mit seiner freien Konkurrenz und dem dort geltenden Gesetz von Angebot und Nachfrage richten, zu richten berechtigt, wenn nicht gar verpflichtet sei. Es ist ein großes Verdienst von Professor von Zwi ed n e d - S ü d e n h o r s t, nachgewiesen zu haben, daß es nicht richtig ist, daß unter dem Gesetz von Angebot und Nachfrage der Arbeitslohn „angelesen“ geregelt wird, sodas man sagen könne: Wenn man einen bestimmten Arbeitslohn in einer Industrie vor sich hat, der eben auf Grund dieses Gesetzes von Angebot und Nachfrage zustande gekommen ist, folgt daraus die Angemessenheit dieses Arbeitslohnes und habe deswegen auch eine Gemeinwirtschaft das Recht, ihrerseits dieselben Löhne anzusetzen. Vor allem aber sind die Gemeinwirtschaften viel mehr als die Privatindustrie in der Lage, die Stabilisierung der Arbeiter vorzunehmen, und zwar aus dem ganz einfachen Grunde, weil sie zunächst überhaupt nicht, jedenfalls nicht in so hervorragendem Maße wie die Privatindustrie, Rücksicht nehmen müssen auf andere Konkurrenzunternehmungen (sie sind ja im Besitze eines Monopols), und sodann hauptsächlich deswegen, weil ihr Bestand auf lange Dauer gesichert ist. So ist es eben bei der Privatindustrie nicht, die mit der Tatsache einer möglichen Kurzlebigkeit rechnen muß. Bei der Privatindustrie ist es deswegen eher begreiflich, wenn auch bedauerlich, daß eine gewisse Kontinuität des Arbeitsbetriebes und des Arbeitsverhältnisses nicht von vornherein in Aussicht genommen wird. Sodann haben vor allem die Gemeinwirtschaften, die nicht auf spekulative Erwerbseffekte ausgehen dürfen und sich in ihren Maßnahmen nicht von ausschließlich ökonomischen Interessen leiten lassen sollten, die Pflicht, mit einer Ethikierung, wenn ich so sagen darf, unseres Arbeitsverhältnisses vorzugehen, indem sie in dem Arbeiter nicht allein den Menschen erblicken, der die Arbeit stellt, sondern auch den Menschen, dessen Wohlergehen sie

zu fördern haben. Also nicht das exklusiv ökonomische, sondern, wenn Sie so wollen, das sozialpolitische, das ethische Interesse muß es sein, von dem aus diese Frage behandelt wird.

Wie Sie wissen, hat auf dem letzten Landtag die Grobsh. Regierung behauptet, man habe dort in Oesterreich mit der Stabilisierung außerordentlich schlechte Erfahrungen gemacht. Sie gestatten, daß ich Ihnen hierzu einige kurze Bemerkungen aus dem außerordentlich interessanten Buche Zwiedinck's unterbreite. Er sagt zunächst von den allgemeinen Ausführungen der Grobsh. Generaldirektion: „Diese sehr ernstgemeinten Ausführungen lassen da und dort geradezu die nötige Vertiefung, die die Schwierigkeit des Problems fordert, vermissen“. Er meint sodann, daß insbesondere der Einwand der Grobsh. Regierung, daß die Stabilisierung zu einer Abnahme der Produktivität der stabilisierten Arbeiter führe, durchaus falsch sei. „Dieses Bedenken“, betont er mit Recht, „würde allerdings, wenn es den Tatsachen entspräche, überaus schwer wiegen, und wenn man einer solchen Wirkung der Stabilisierung nicht auf irgend einem Wege begegnete, wenn sie nicht paralytisiert werden könnte, wenn also, wie Bernheim sagt, der Schlenbrian in der Fabrik auf die Tagesordnung käme, wenn der wirtschaftliche Geist sozusagen darunter leiden müßte, dann müßte man wohl auch über das Organisationsprinzip den Stab brechen.“ Er weist aber nach, daß die Darlegungen der Grobsh. Regierung über die schlechten Erfahrungen, die man in Oesterreich gemacht habe, tatsächlich unrichtig seien, daß auch die mitgeteilten Zahlen durchaus nicht stimmen. Statt weiterer Ausführungen erlaube ich die Herren Kollegen, sich selbst mit dieser Frage — sie verdient es wirklich — an der Hand dieser Monographie eingehend zu befassen.

Die Grobsh. Regierung hat geglaubt, es als einen ganz besonderen Fortschritt bezeichnen zu dürfen, daß in die neueste Lohnordnung die Bestimmung nicht mehr wieder aufgenommen worden sei, die allerdings bei den Eisenbahnern und auch anderwärts böses Blut gemacht hat, die Bestimmung in den früheren Lohnordnungen, daß diese nur Verwaltungsvorschriften seien, an welche die Grobsh. Regierung nicht gebunden sei. Diese Formel ist also jetzt weggefallen, aber ich muß Ihnen gestehen, ich habe gar keine besondere Freude an ihrer Beseitigung, weil nach meinem Dafürhalten dadurch tatsächlich nichts geändert wurde und es immer gut ist, wenn der Charakter einer Sache auch offen und unverhüllt zutage tritt. Durch die Weglassung der formellen Charakterisierung der Lohnordnung ist an deren Grundcharakter nicht das Mindeste geändert worden. Die Lohnordnung bleibt nach wie vor eine Verwaltungsvorschrift. Die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung hält sich nach wie vor rechtlich an diese Lohnordnung nicht gebunden, denn sie lehnt ja die Schaffung eines Tarifvertrages ab, und sie wird auch in Konsequenz ihres Standpunktes nicht haben wollen, daß man in ihrer Lohnordnung etwa einen stillschweigenden Tarifvertrag erblickt. Wenn sie aber letzteres nicht ist, so bleibt sie eine Verwaltungsvorschrift, und die Grobsh. Regierung wird für sich das Recht in Anspruch nehmen, sie jederzeit nach ihrem Belieben zu ändern. Eine Rechtsföherheit für unsere Arbeiter besteht also nicht.

Ich möchte sodann noch eine Bemerkung zu den Anliegen unserer Arbeiter machen — es ist nicht das einzige, das ich für berechtigt halte, ich hebe dies hier nur besonders hervor —, daß sich die Eisenbahnverwaltung mehr den Grundsätzen anschließen möge, denen der § 616 unseres Bürgerlichen Gesetzbuches seine Entstehung verdankt. Der § 616 unseres Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmt, daß der zur Dienstleistung Verpflichtete des An-

spruchs auf Vergütung nicht dadurch verlustig wird, daß er für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird. Man denkt hier insbesondere an die Krankheitsfälle, und man hat nun von Seiten der Eisenbahnarbeiter mit Recht gewünscht, daß, was die Entlohnung für die Zeit ihres Krankseins anbelangt, auch die Eisenbahnverwaltung sich dem grundsätzlichen Standpunkt des Bürgerlichen Gesetzbuches mehr nähert, als es tatsächlich der Fall ist. In dieser Richtung scheint die Grobsh. Regierung im wesentlichen auf ihrem schon früher eingenommenen ablehnenden Standpunkte zu verharren. Wir erfahren, in welchen Fällen der Arbeitsversäumnisse sie geneigt ist, auf Lohnabzüge zu verzichten. Der Erkrankungsfall kommt dabei leider nicht in Betracht. Ich bedaure dies, und ich meine, die Grobsh. Regierung ist verpflichtet, sich von den Grundsätzen leiten zu lassen, von dem der vorerwähnte § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches ausgeht.

Ich möchte nun im Anschluß an das, was ich zu diesem Punkt gesagt habe, an die Grobsh. Regierung zwei Fragen zu richten mir erlauben. Es ist uns in dem Berichte des Herrn Kollegen Dr. Wildens vom Jahre 1906 auf Seite 143 folgende Äußerung der Grobsh. Regierung mitgeteilt worden: „Die Bestimmung, daß bei Unterbrechung der aufgenommenen Arbeit im Laufe eines Tages infolge von Erkrankung für den Erkrankungstag, bei Wiederaufnahme der Arbeit im Laufe eines Tages nach erfolgter Genesung für den Genesungstag der Taglohn gewährt wird, besteht bei unserer Eisenbahnverwaltung nicht. Wir werden jedoch die Einführung dieser Bestimmung in Erwägung ziehen.“ Ich möchte die Grobsh. Regierung um Auskunft bitten, welches Ergebnis diese Erwägung in der angebotenen Richtung gehabt hat.

Sodann finden wir im gleichen Berichte die Äußerung der Grobsh. Regierung, daß die Bewirklichung der in der Eingabe im Hinblick auf § 616 B.G.B. gestellten Anträge namhafte Kosten verursachen würde. „Wir werden“, heißt es, „jedoch in eine neuerliche Prüfung darüber eintreten, ob und in welcher Weise den Arbeitern in dieser Frage weitere Vergünstigungen gewährt werden können.“ Ich möchte um Mitteilung bitten, was das Resultat dieser Erwägungen gewesen ist.

Nun noch einige Worte zur Begründung des anderen Antrages, den wir eingebracht haben. Es ist der Antrag, die Ruhezeit für alle Eisenbahnbediensteten gesetzlich zu regeln. Wie bereits bemerkt, ist mir das Schicksal auch dieses Antrages von vornherein klar. Aber ich bin so sehr von der Wichtigkeit unseres Standpunktes überzeugt und von der Notwendigkeit, die Materie so zu regeln, wie wir vorschlagen, daß Sie mir gestatten müssen, trotz des voraussehbaren Schicksals dieses Antrages ihn, wenn auch nur in den allgem-einsten Punkten, zu begründen.

Ich bemerke zunächst, daß mir das Verlangen der Arbeiter, die Arbeitszeit auf höchstens 9 Stunden zu verkürzen, für Betriebe mit Tag- und Nachtdienst auf höchstens 8 Stunden, durchaus begründet zu sein scheint. Die Regierung hat auf dem letzten Landtag schon sich ablehnend gegenüber diesem unserem Antrage verhalten. Sie finden — ich will das hier nicht weiter hervorheben — die hauptsächlichsten Einwendungen in dem Berichte unseres Herrn Kollegen Dr. Wildens. Es ist das die Beilage zum Protokoll der 118. öffentlichen Sitzung der II. Kammer vom 7. Juli 1906. Es wird dort mitgeteilt, daß für eine solche Regelung an und für sich das Reich zuständig sei, es wird aber zugegeben — und das ist auch für den anderen Antrag, den ich heute mir schon zu begründen erlaubte, wichtig —: „Solange der Gegenstand nicht reichsgesetzlich oder vom Bundesrate geregelt ist, wäre an sich

die Zuständigkeit der Einzelstaaten zur gesetzlichen Ordnung für ihr Gebiet wohl gegeben.“ Ich akzeptiere diese Einräumung der Groß. Regierung und ziehe die Konsequenzen hieraus, wie gesagt, auch für unseren anderen Antrag. Die Groß. Regierung meint, ein einseitiges Vorgehen empfehle sich nicht, schon mit Rücksicht auf die Möglichkeit, daß jederzeit der Bundesrat einheitliche Vorschriften erlassen und die Reichsgesetzgebung — es wird auch hier immer wieder an die Gesetzgebung gedacht — sich des Gegenstandes bemächtigen könne. Diese Einwendung kann im Ernste doch wohl kaum aufrecht erhalten werden. Wenn der Bundesrat und die Reichsgesetzgebung einmal die Materie regeln will, dann wollen wir die Ersten sein, die das dankbar anerkennen und begrüßen. Aber wir sind doch ebenso wie die Groß. Regierung überzeugt, daß wir noch sehr lange warten müssen, wenn wir die Regelung dieser Angelegenheit so lange verschieben wollen, bis eine Aktion des Bundesrates und des Reiches unternommen wird.

Es wird ferner gesagt, es wäre durchaus unerwünscht, daß Baden in einer solchen Frage allein vorgehe. Ja warum denn? Würden wir es nicht auch geradezu für einen Ausweg halten, wenn Baden auf anderen Gebieten in der Inaugurierung einer fortschrittlichen Politik das Prävenire spielt?

Es wird sodann gesagt, die starke Personalvermehrung, wie sie die Anlehnung an das schweizerische Bundesgesetz im Gefolge habe, lasse sich nicht rechtfertigen. Die Kostenfrage würde doch wohl nicht gegen die gesetzliche Regelung der Frage sprechen, sondern sie wird, wenn überhaupt, so doch nur ins Feld geführt werden können, wenn man sich überhaupt einer weitergehenden Beschränkung der Arbeitszeit widersetzt, und das möchte ich wirklich nicht wünschen. Wenn es feststeht — und es kann im Ernste nicht bestritten werden —, daß, was die Regelung der Dienst- und Ruhezeit für unser Personal im großen und ganzen anbelangt, wir noch viel weiter gehen müssen, als man jetzt schon gegangen ist, dann kann und darf die Kostenfrage die Bedeutung nicht haben, die die Groß. Regierung ihr gibt.

Ich weiß sehr wohl, daß wir bei unseren Maßnahmen — es gilt das auch für die Regelung des Gehaltstarifs usw. — auf das Budget Rücksicht zu nehmen haben. Aber es darf doch nicht außer acht gelassen werden, daß unsere Eisenbahn als solche Einnahmen macht, in denen auch die Ertragsquote steckt, die auf die Arbeit des gesamten Personals entfällt. Wenn man sich aber nun der Ueberzeugung nicht verschließen kann, daß die durchschnittliche Arbeitszeit der Eisenbahner zu lang, die der Ruhezeit zu kurz ist, und wenn diesem Uebelstand nur durch eine entsprechende Vermehrung des Personals abzuwehren ist, dann muß man dies eben vornehmen. Auf Kosten der Gesundheit und des Lebens unseres Personals soll und darf eben unter keinen Umständen die derzeitige Höhe unserer Eisenbahneinnahmen und Eisenbahnrente erzielt werden.

Was wir wünschen, ist im wesentlichen schon von anderen Staaten, nicht bloß von der Schweiz, geregelt. Das ist auch in den Vereinigten Staaten von Amerika der Fall. Ich entnehme der außerordentlich materialreichen Denkschrift der beteiligten Beamten, daß die Vereinigten Staaten von Amerika ein Gesetz erlassen haben, durch das die Arbeitszeit aller Hand- und gewerblichen Arbeiter, die im Dienste der Regierung der Vereinigten Staaten stehen, auf 8 Stunden eines Kalendertages festgelegt worden ist. Also auch hier hat man die Frage gesetzlich geregelt, wie ja auch in der Schweiz. Glauben Sie vielleicht, daß die gesetzliche Regelung in der Schweiz allein dem Mißtrauen gegen die dortige Eisenbahnverwaltung entspringen ist, daß der Bund unterstellt, die

schweizerische Verwaltung werde ihre Arbeiter in übertriebener Weise ausbeuten? Das glaube ich nicht. Aber man ging von der Ansicht aus, daß bei einer so vitalen Frage, die von so weitreichender Bedeutung ist, nicht allein und in einseitiger Weise die Verwaltungsbehörde sollte zu disponieren haben, sondern daß hier auch andere Faktoren jollen mitsprechen dürfen, und daß vor allem eine Regelung geschaffen werden müsse, die einen dauernden Charakter hat, die für jeden Einzelnen Sicherheit gewährt. Die Schweiz hat ja in ihr Gesetz Kontrollmaßregeln und für etwaige in Betracht kommende Gesetzesübertretungen Strafbestimmungen aufgenommen, die jedem Beteiligten die Garantie bieten, daß er einen Rechtsanspruch darauf hat, daß es so gehalten wird, wie es der Gesetzgeber verlangt, und daß Ernst gemacht werden will. Aus ganz denselben Gründen, aus denen man sich in der Schweiz zu diesem Vorgehen der gesetzlichen Regelung entschlossen hat, aus ganz denselben Gründen könnten und sollten, ja müßten auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen denselben Schritt tun, den wir Ihnen empfehlen.

Es ist ja schon häufig davon die Rede gewesen, daß unser Eisenbahnpersonal von der obersten bis in die unterste Stelle voll auf seine Pflicht tut; es ist auch beinahe ein Gemeinplatz geworden, daß, was die physische und physische Inanspruchnahme anbelangt, keine andere Beamten- und Arbeiterkategorie so stark mitgenommen wird wie gerade unser Eisenbahnpersonal in allen seinen Kategorien. Es ist bei den Eisenbahnarbeitern und auch bei den im Betriebsdienst befindlichen Beamten nicht allein und nicht in erster Reihe die physische Kraftanstrengung, die an ihrem Leben und an ihrer Gesundheit zehrt, nicht Rauch und Nuß allein, sondern insbesondere die physische, fortgesetzte Aufregung, in der die Leute sich befinden, dieses Jagen und Hasten. Die Leute leben und arbeiten immer unter dem drückenden Gefühl einer großen Verantwortlichkeit, einer Verantwortung, die in manchem einzelnen Fall eben die Grenzen des Zulässigen überschreitet. Ultra posse nemo tenetur! Jeder Mensch, auch der im Eisenbahnbetrieb stehende, kommt einmal in eine Seeleverfassung, in der er nicht mehr so vollständig Herr aller seiner Sinne und Kräfte ist, wie es zur Bewältigung seines außerordentlich verantwortungsvollen Dienstes, wie es auch im Interesse der öffentlichen Sicherheit absolut notwendig sein müßte. Es ist das also nicht allein eine Frage des Personals, sondern zu einem guten Teil auch eine Frage der Allgemeinheit. Denn von der Zuverlässigkeit, von der Sicherheit unseres Personals in der Handhabung seines Dienstes hängen Gut und Blut von Tausenden und Abertausenden ab. Ich versichere Ihnen, aus meiner Kriminalpraxis als Verteidiger habe ich mehr als einmal die Ueberzeugung mit nach Hause genommen, daß ein Angeklagter gestraft worden ist, weil er gewisse positive Vorschriften seiner Dienstweisung nicht schmerzerade befolgt hat, die in der Praxis in Vergessenheit geraten waren. Es ist so dann ferner manchmal einer gestraft worden, der eigentlich vom rein menschlichen Standpunkt aus nicht hätte bestraft werden sollen. Wir dürfen eben aus der Tatsache, daß bei solchen Betriebsunfällen nur sehr selten, vielleicht noch gar nie festgestellt worden ist, daß ein Arbeiter nicht mehr die nötige geistige und körperliche Spannkraft hatte, nicht etwa darauf schließen, daß eine tatsächliche Ueberanstrengung nicht vorgelegen habe; daß eine solche Feststellung nicht gemacht wurde, kommt einfach daher, daß nach unserem Strafgesetzbuch eben sehr weitgehende Voraussetzungen vorliegen müssen, bis man die absolute Unzurechnungsfähigkeit eines Angeklagten annimmt. Eine verminderte Zurechnungsfähigkeit kennen wir bei der Beurteilung eines Tatbestandes leider nicht. Ich wiederhole nochmals: Solche Versehen sind oft

ganz begreiflich, man darf nur zusehen, wie, gerade wenn starker Verkehr herrscht, die Leute herüber- und hinüber-springen müssen, und dann auch, welche Anforderungen manchmal ein in seinen Ansprüchen oft außerordentlich arrogantes Publikum an unser Personal stellt. Unsere Eisenbahner müßten ganz besonders qualifizierte Menschen sein, wenn sie nach einer übermäßig langen Dienstzeit sich immer noch im Vollbesitz der erforderlichen Kräfte zur korrekten Ausführung ihres Berufes sollten befinden können.

Ich will nicht weiter auf den Nachweis dafür eingehen, daß es nicht etwa ein voller Ersatz ist, wenn Sie unserem Personal, das *Nacht* hat, dann am Tage die entsprechende Zeit als Ruhezeit gewähren. Die Psychologie des Schlafes ist ja zwar noch nicht nach allen Richtungen hin ergründet; aber das steht doch fest, daß zwei Drittel des Sauerstoffs, welchen der Mensch während 24 Stunden braucht, nachts eingenommen und aufgespeichert werden, und nur ein Drittel am Tage (Bettensofa war es wohl, der das festgestellt hat). Man kann also nicht rein mechanisch sagen, wenn Einer so und so viele Stunden in der Nacht gearbeitet hat, dann gibt man ihm so und so viele Stunden am Tag, und dann ist die Sache ausgeglichen; denn jene Erholung am Tag ist, schon aus physiologischen Gründen, ihrem Inhalte nach eine wesentlich geringere als die *Nacht*. Dabei wird ganz abgesehen davon, daß der Mann am Tage selten die erforderliche Ruhe hat, Familienangehörige sind zuhause, auf der Straße herrscht Lärm, und so viele Räumlichkeiten haben die Leute nicht, daß sie sich in ein besonderes Zimmer zurückziehen können. Wie gesagt, die Tagesruhe reicht als Ersatz für die Nachtarbeit nicht aus.

Ich will Sie auch nicht weiter damit belästigen, daß ich aus statistischen Tabellen nachweise, wie insbesondere das Durchschnittsalter unserer Lokomotiv- und Zugbegleitungsbeamten ein außerordentlich geringes ist und daß das auch bezüglich aller übrigen in Betracht kommenden Beamten und Arbeiter gilt.

Was die Ruhetage anbelangt, so haben wir in Baden, nach den Bestimmungen, die jetzt für unsere Staatsbahnen maßgebend sind, die Sache so geregelt, daß mindestens zwei Ruhetage monatlich gewährt werden müssen; bei einfachen Betriebsverhältnissen kann eine Beschränkung auf einen Ruhetag erfolgen. Wenn es mindestens zwei im Monat sind, wären es also im Jahr mindestens vierundzwanzig, bei einfachen Betriebsverhältnissen mindestens zwölf. In der Schweiz sind 52 Ruhetage festgesetzt. Das ist doch eine ganz gewaltige Differenz, und ich kann nicht annehmen, daß die außerordentlich praktisch denkenden und kalkulierenden Schweizer sich veranlaßt gesehen hätten, ihrem Personal 52 Ruhetage zu gewähren, wenn sie sich nicht von der Notwendigkeit einer solcher Ruhezeitbemessung überzeugt hätten. Jedenfalls haben sie auch Gutachten von zuverlässigen und kompetenten Sachverständigen zu Rate gezogen und haben darnach die Dienst- und Ruhezeitregelung, so wie gesehen, vorgenommen.

Wir müssen verlangen, daß mehr Ruhetage bei uns eingeführt und mehr auf den *Sonntag* verlegt werden, als es tatsächlich der Fall ist. In der Schweiz müssen mindestens 17 Ruhetage auf einen Sonntag fallen, während bei uns in dieser Beziehung eine viel kleinere Zahl von Sonntagen in Betracht kommt. Ich meine, wir müssen doch aus verschiedenen Gründen den größten Wert darauf legen, daß unser Personalpersonal einen wirklichen Sonntag mit all seinen Freuden, mit seiner Ruhe und seinem Frieden hat. Diejenigen, die das religiöse Bedürfnis empfinden, an diesem Tage den Gottesdienst zu besuchen, die sollen es auch tun können. Diejenigen, die den Sonntag in anderer Weise genießen wol-

len, sollen dazu auch in der Lage sein, und insbesondere soll dem Arbeiter oder Beamten auch die Möglichkeit gegeben werden, sich an dem Genuß seines Familienlebens zu erfreuen. Er soll etwas von der Familie und sie soll etwas von ihm haben.

In dieser Beziehung möchte ich insbesondere auch darauf aufmerksam machen, daß auch die Frage, welche Nachtruhe vorausgehen und nachfolgen soll, nicht richtig geregelt ist, ebensowenig die Frage, wie viele Nachtruben einer größeren Anzahl von Nachtdiensten folgen muß. Auch das ist in der Schweiz entsprechend geregelt. Allerdings ist man dort nicht so weit gegangen, wie es unsere Petenten verlangten. Aber man ist doch erheblich weitergegangen, als man bei uns geht. Die Erleichterungen, die die Groß-Regierung hinsichtlich der vorausgehenden und nachfolgenden Ruhetage gegeben hat, beziehen sich doch nur auf die Nachtruben vor und nach einem *Sonntag* Ruhetag, aber nicht auf die Nachtruben, die den übrigen Ruhetagen vorausgehen beziehungsweise nach-

Was die Berechnung der Dienstzeit anbelangt, so wird mir versichert, daß man auch da noch eine Methode festhalte, die ich durchaus nicht billigen kann. Man rechnet nämlich so: Es werden die Arbeitsstunden, die in einem Monat zu leisten sind, zusammengezählt, die Summe wird dann durch die volle Zahl der Monatstage geteilt. Dabei sind aber die Ruhetage eingeschlossen, nicht abgezogen. Wenn ich die Ruhetage mit zum Divisor nehme, so kommt ein kleinerer Betrag heraus, als wenn ich sie ausschalte. Wenn ich wissen will, wieviel Stunden der Mann im Tage arbeitet, dann darf ich die Zahl der Arbeitsstunden eben nur durch die Arbeitstage dividieren und nicht durch die Arbeitstage plus Ruhetage. Ich kann also nicht etwa sagen: Ihr habt so und so viel Arbeitszeit im Tag und habt daneben noch so und so viele Ruhetage. Dadurch wird der Aufzählende zu einer falschen Auffassung verleitet. Die tägliche Arbeitszeit ist größer als die durchschnittliche, weil eben, wie gesagt, die ganze Berechnung nicht richtig ist.

Es kommt bei dem Lokomotivpersonal und den Heizern noch dazu, daß die Leute vor dem eigentlichen Beginn ihres Dienstes rechtzeitig zur Stelle sein müssen zur Bedienung der Lokomotive, und daß sie, wenn ihre Dienstzeit abgelaufen ist, auch nicht sofort nach Hause gehen können, weil sie noch mancherlei Vorkehrungen zu treffen haben.

Ich möchte Ihnen zum Schluß noch mitteilen, daß man in der Schweiz auch noch in anderer Beziehung viel weiter geht als bei uns. Es wird in dem schweizerischen Gesetz — es ist Artikel 7 — bestimmt: „Allen Beamten, Angestellten und Arbeitern der Verkehrsanstalten sind von den 52 jährlichen Ruhetagen mindestens acht Tage als zusammenhängender *Erholungsurlaub* zu gewähren.“ Ich lege Gewicht auf das Wort „zusammenhängender“ *Erholungsurlaub*. Bei uns hat das Personal ja auch einen gewissen Urlaub, aber in vielen Fällen keinen zusammenhängenden, und das kommt daher, daß, wenn ein Eisenbahner zu einer Beerdigung, zu einer Hochzeit oder sonst irgend einem privaten Anlaß verreisen muß, ihm die Zeit seiner Abwesenheit auf den *Erholungsurlaub* aufgerechnet wird. Wenn nun einer das Unglück hat, mehrmals im Jahre z. B. zu auswärtigen Beerdigungen von nahen Verwandten, Angehörigen oder Freunden zu reisen, so muß er riskieren, daß ihm eben ein ganz erhebliches Quantum an seinem *Erholungsurlaub* abgerechnet wird. Nun bin ich zunächst der Meinung, daß eine derartige Reise kaum unter dem Gesichtspunkt einer Erholung wird betrachtet werden können, und ich meine, man sollte sich auch auf eine etwas höhere Warte stellen in der Behand-

lung dieser Dinge und nicht abzuwachen, was den Leuten nicht abgezwackt werden sollte. Der Erholungsurlaub hat nur dann einen wirklichen Wert, wenn er eine gewisse zusammenhängende Zeitdauer umfaßt, und deswegen wird in der Schweiz ausdrücklich verlangt, daß dieser Erholungsurlaub ein zusammenhängender sein muß.

Man geht dort aber weiter. „Dem Personal der Hauptbahnen ist vom abgelaufenen neunten Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre dieser zusammenhängende Erholungsurlaub über die 52 Ruhetage hinaus zu gewähren und für je drei weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern.“ Also mit dem Fortschreiten des Alters tritt auch die Anwartschaft auf einen erhöhten Erholungsurlaub ein, und das scheint mir durchaus begründet zu sein, schon aus dem Grunde, weil mit zunehmendem Alter eben die Erholungsbedürftigkeit wächst und ich halte es für durchaus berechtigt, daß die Schweiz diesem Gesichtspunkt so weitgehend Rechnung getragen hat. Ich wünsche, daß dies bei uns auch geschieht.

Für alle übrigen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Verkehrsanstalten wird vom abgelaufenen 10. Dienstjahre an die Zahl der jährlichen Ruhetage, mit Inbegriff des zusammenhängenden Erholungsurlaubs, auf 60 erhöht.“ Es ist in Artikel 9 weiter die Bestimmung enthalten: „An den Sonntagen, sowie an den allgemeinen Feiertagen Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnacht ist der gesamte Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.“ Der kantonalen Gesetzgebung ist sogar überlassen, noch weitere Feiertage zu bestimmen, an denen keine gewöhnlichen Frachtgüter befördert werden dürfen. Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, ist der Bundesrat ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen“ (Artikel 10), so daß also auch für besondere Vorfälle, die eine ausnahmsweise Behandlung rechtfertigen möchten, Remedur geschaffen werden kann.

Ich möchte noch hervorheben, daß nach Artikel 11 der Bundesrat über die Vollziehung des Gesetzes eine Kontrolle durch entsprechende Organe des Post- und Eisenbahndepartements ausüben läßt. „Zur Erleichterung dieser Kontrolle sind vom Personal geordnete Tagebücher zu führen.“ Ein so großes Gewicht, und zwar mit Recht, legt der schweizerische Gesetzgeber auf die strikte Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen, daß er eine weitgehende Kontrolle nicht bloß einrichtet, sondern zu einem Teil in die Hand des beteiligten Personals selbst legt. Schließlich heißt es in Artikel 12: „Übertretungen dieses Gesetzes werden auf Klage des Bundesrates von den kantonalen Gerichten mit Geldbußen bis auf 500 Franken, im Wiederholungsfall bis auf 1000 Franken bestraft.“

Ich glaube nicht, daß Sie wegen dieser Bestimmungen etwa die Schweiz nach berühmtem Vorgehen als ein „wilde Land“ werden bezeichnen wollen. Ich kann bei der gewissenhaftesten, objektiven Prüfung und Beurteilung der Argumente, die gegen unseren Antrag ins Feld geführt worden sind, nicht finden, daß wir uns auf einem falschen Wege bewegen, und ich kann insbesondere nicht finden, daß die Argumente, die die Groß-Regierung und mit ihr die Budgetkommission für sich geltend macht, irgendwie unserem Verlangen entgegenstehen, das gar nichts anderes ist, als in Konsequenz des Standpunktes, den die Schweiz eingenommen hat, eben auch bei uns die gesetzliche Regelung eintreten zu lassen. Sie müßten, wenn Sie von uns verlangen sollten, daß wir uns Ihrem angeblichen Gegenargumente beugen sollen, nachweisen, daß die Schweiz etwa aus übertriebener „Humanitätsduselei“ (ein Ausdruck, den man leider sehr oft an einem falschen Orte zu hören bekommt) so weitgehende Bestim-

mungen getroffen hat, oder daß die Schweiz in einer unbegreiflichen Kurzsichtigkeit, in einer unbegreiflichen Leichtfertigkeit in der Berücksichtigung des schweizerischen Budgets vorgegangen ist. Wenn Sie das aber nicht tun, und Sie können es nicht tun, dann dürfen wir doch gewiß in Ruhe sagen: So gut man es in der Schweiz gemacht hat, so gut kann man es bei uns machen. Man braucht es nur zu wollen, und ich bitte Sie, daß Sie diesen Willen an den Tag legen (Beifall bei den Demokraten).

Gegenüber den Anträgen der Budgetkommission zu den Anträgen der Abgg. Horst und Gen. und Geß und Gen. (Drucksachen Nr. 28 und 29) ist folgender Antrag der Abgg. Eichhorn (Soz.) und Gen. eingelaufen:

„Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, die Anträge der Abgg. Geß und Gen., Drucksache Nr. 29, und der Abgg. Horst und Gen., Drucksache Nr. 28, der Groß-Regierung empfehlend zu überweisen.“

Das Wort zur Begründung der seitens der Sozialdemokraten gestellten Anträge erhält

Abg. Dr. Frank (Soz.): Die von meinen Freunden gestellten Anträge decken sich in wesentlichen Punkten mit den Forderungen, die soeben der Herr Abg. Nusser in so eindringlicher, berebter Weise begründet hat. Ich kann mich deshalb bei der Darlegung der Erwägungen, die uns zur Stellung unserer Anträge veranlaßt haben, recht kurz fassen.

Wie Sie wissen, ist es in der Privatindustrie den Organisationen der Arbeiter vielfach gelungen, die Arbeitszeit herabzusetzen und dadurch für die Arbeiterschaft die Möglichkeit zu schaffen, in den bescheidenen Grenzen, wie es dem Arbeiter bei seinem Einkommen möglich ist, an den Kulturbewegungen und dem, was die Kultur bietet, teilzunehmen. Bei den Beamten und Staatsarbeitern können wir das Gleiche leider nicht feststellen. Ihre Verbände sind noch zu jung oder zu schwach, um einen ähnlichen Einfluß auf ihren Arbeitgeber ausüben zu können; sie sind auf die Hilfe der Gesetzgebung angewiesen. Deswegen sind wir auch in diesem Landtag dazu gekommen, den Antrag an Sie zu stellen, gesetzlich die Arbeitszeit der Staatsarbeiter und Beamten herabzusetzen. Wir haben, entsprechend unserer bekannten prinzipiellen Forderung, die Einführung des Achttundentages für an gebracht gehalten.

Alle die allgemeinen Erwägungen, die für die Forderung verkürzter Arbeitszeit ins Feld geführt werden können, treffen doppelt zu, wenn es sich um Eisenbahner handelt. Hier kommt zu dem Interesse der direkt beteiligten Angestellten noch das wichtige Interesse der Allgemeinheit, der Verkehrssicherheit. In den Eingaben, die die beiden großen Eisenbahnerverbände an uns gerichtet haben, ist zu sehen, daß auf diesem Gebiet nach wie vor sehr viel zu wünschen übrig bleibt. In den Werkstätten ist zwar die neunstündige Arbeitszeit durchgeführt, aber bei den Magazinsarbeitern, den Hallen- und Streckenarbeitern besteht zu einem großen Teil noch die zehnstündige Arbeitszeit. Die Maschinenhausarbeiter haben sogar noch den zwölfstündigen Schichtwechsel.

Zur Unterstützung der von ihm gemachten Ausführungen hat der Herr Kollege Nusser sich auf die Zustände in der uns benachbarten Schweiz berufen. Die Groß-Regierung braucht, wenn sie ein gutes Beispiel finden will, gar nicht so weit zu gehen, sie braucht sich nur in den großen badischen Städten umzusehen, sie braucht z. B. nur in Mannheim zu prüfen, wie dort für die Gasarbeiter die Achttundenschicht durchgeführt ist, und wie hoffentlich Karlsruhe die Achttundenschicht ebenfalls in naher Zeit einführen wird. Wenn solch gute Bei-

spiele im eigenen Lande sind, dann sollte sich die Regierung doch nicht nachsagen lassen, daß sie noch Schichten von 12 Stunden hat. Es wird von den Beteiligten hervorgehoben, daß diese 12 Stunden sich namentlich vor den Sonntagen oft zu 16 und 18 Stunden auszuweiten.

Wenn ich das über das Werkstättenpersonal und über die Hallen- und Streckenarbeiter angeführt habe, so liegt die Sache vielleicht noch schlimmer bei dem Lokomotivpersonal. Hier muß ich all das nachdrücklich unterstreichen, was vorhin über die schweren physischen Einwirkungen, die die große Verantwortlichkeit auf das Fahrpersonal ausübt, ausgeführt worden ist. Wir haben, wenn ich nicht irre, seit dem 1. Januar 1907 die 14stündige Maximaldienstzeit. Diese Maximalgrenze wird aber sehr häufig dadurch überschritten, daß die Angestellten verpflichtet sind, die Lokomotiven in betriebsfähigen Zustand zu bringen, daß sie ölen müssen, Kohlen fassen müssen, die Lokomotive untersuchen müssen. Wenn wir entscheiden wollen über die Frage, ob die genannte Dienstzeit zu lang oder nicht zu lang ist, sollten wir etwas mehr direkte Anschauung haben. Bevor die Kammer in dem früheren Landtage einen Beschluß über die Restauration der Heidelberger Schlufbrücke gefaßt hat, haben wir einen Ausflug nach Heidelberg gemacht, haben uns dort die Ruine angesehen und versucht, einen persönlichen Eindruck zu gewinnen. Ich glaube, es wäre sehr wertvoll, wenn es den Mitgliedern des Hauses ermöglicht würde, soweit sie Lust zeigen und die nötige Gesundheit haben, einmal in einer recht stürmischen oder kalten Nacht auf einer Lokomotive mit dem Lokomotivpersonal mitzufahren. Ein Volksvertreter darf auch einen Schnupfen nicht fürchten, wenn es gilt, persönliche Anschauungen über die Arbeitsverhältnisse des Personals zu gewinnen, um das es sich handelt. Ich bin überzeugt, daß mancher mit ganz anderem Respekt dem Lokomotivpersonal gegenüber treten würde, wenn er einmal hätte mitfahren können und gesehen hätte, was das für eine aufregende körperlich anspannende Tätigkeit ist, die das Lokomotivpersonal auszuüben hat.

Es ist von Seiten der Generaldirektion in recht dankenswerter Weise der Versuch gemacht worden, gegen die Lungenschwindsucht durch Aufklärung der Bediensteten vorzugehen. Diese Bestrebungen werden von uns anerkannt, aber wir glauben, daß die wirksamste Unterstützung dieser sanitären Wünsche darin besteht, die Arbeitszeit des Personals herabzusetzen. Denn in den meisten Fällen — man wird das statistisch wohl belegen können — werden gerade die Beamten, diejenigen Arbeiter am leichtesten der Tuberkulose zum Opfer fallen, deren Körper durch die lange Arbeitszeit geschwächt und dadurch für das Keimen von derartigen entsetzlichen Leiden disponiert ist.

Wie Sie aus den Petitionen entnommen haben werden, sind die Arbeiter selbst noch viel zu bescheiden in ihren Forderungen. Beide große Verbände haben sich begnügt, den Neunstundentag zu verlangen, und nur für die Schichtarbeiter bei Tag- und Nachtdienst haben sie die achtstündige Arbeitszeit gefordert. Sie sehen daraus, daß die Arbeiter das Bestreben haben, bei der Regierung den Eindruck recht bescheidenen Auftretens zu machen. Sache der Volksvertreter ist es aber, hier die allgemeinen Interessen zu vertreten, die Interessen der Verkehrssicherheit und Volksgeundheit, und von diesem Standpunkt aus ist meines Erachtens der Achtstundentag etwas, was verlangt und durchgeführt werden muß. Selbstverständlich ist es nicht möglich, eine derartige durchgreifende Betriebsreform von heute auf morgen zu betätigen. Wir haben deshalb bei unserem Antrag eine angemessene, mehrjährige Uebergangsfrist vorgesehen. Wenn ich mich recht erinnere, ist in der Budgetkommission

von Seiten der Generaldirektion eingewendet worden, es würde die Durchführung des Achtstundentages für die Werkstättearbeiter eine Mehrausgabe von 270 000 M. bedingen. Es ist uns schwer möglich, diese Ziffer nachzuprüfen. Wir glauben aber, daß bei der Aufstellung dieser Zahl die Wahrscheinlichkeit, daß durch die Verkürzung der Arbeitszeit die Intensität der Arbeitsleistung gesteigert wird, nicht berücksichtigt worden ist. Aber wenn die Zahl auch richtig wäre, würde nach unserer Meinung eine derartige Mehrausgabe es nicht rechtfertigen, daß der Staat, verglichen mit wichtigeren Zweigen der Privatindustrie, nach wie vor eine längere Arbeitszeit hat, als es sonst üblich ist.

Wir haben dann noch einen weiteren Antrag gestellt, der sich nicht mit den Arbeitsverhältnissen beschäftigt, sondern die Tarife gesetzlich festgelegt wissen will. Es wurde uns gegenüber derjenige Einwand gemacht, den wir erwartet haben, es wurde gesagt, es müßte die Regierung die Möglichkeit haben, bei außerordentlichen Anlässen die Tarife zu erhöhen oder zu vermindern, weil sonst ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den übrigen Bahnverwaltungen leiden würde. Der Herr Abg. Muser hat hervorgehoben, daß diese Bedenken dem von seinen Parteifreunden gestellten Antrag nicht Stand hielten, weil seine Parteigenossen die Tarife nur nach oben festlegen wollten, während nach unten vollständige Freiheit für die Bahnverwaltung gegeben sein solle. Ich kann beifügen, daß unser Antrag ebenfalls gar nichts anderes gewollt hat. Wir wollen die Tarife nach oben unter allen Umständen vorbehaltlich des Wunsches, daß jedem Landtag derartige Veränderungen vorgetragen oder nachträglich zur Genehmigung vorgelegt würden. Aber selbst wenn die Tarife im vollen Umfang gesetzlich festgelegt würden, so stünde nichts im Wege, in diesem Gesetz der Regierung für Ausnahmefälle, für Konfliktsfälle das Recht zu geben, Ausnahmemassregeln im Verordnungswege durchzuführen. Das ist jetzt schon so für die verschiedenen Zweige der Verwaltung geregelt, warum sollte das nicht ebenfalls für die Bahnverwaltung gemacht werden können? Auf die Dauer wird es nicht möglich sein, die Tarifbestimmungen vollständig der Mitwirkung der Volksvertretung zu entziehen. Die Wichtigkeit der Tarife wächst von Jahr zu Jahr. Die Handhabung der Tarife gibt einer Regierung die Möglichkeit, wenn sie will, förmliche Minnenzölle einzuführen. Es kann die Zeit kommen, in der die Festsetzung der Tarife an Wichtigkeit dem Budgetrecht der Volksvertretung gleichgestellt werden kann. Ich will nur daran erinnern, wie eine Zeitlang in Amerika die ganze Politik sich lediglich um die Tariffragen gedreht hat, um die Möglichkeit, die Interessen der Allgemeinheit zu vertreten gegenüber den Tarifbestrebungen der großen Eisenbahngesellschaften.

Wenn wir hier die Mitwirkung der Volksvertretung sichern wollen, so trifft das gleiche zu für unseren weiteren Antrag, daß der Eisenbahnrat, der jetzt auf einer Verordnung beruht, auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden solle. Wir sind in der seltenen Lage, anzuerkennen, daß hier einmal Preußen vorangegangen ist. Der preussische Eisenbahnrat beruht auf Gesetz, nicht mehr auf Verordnung. Sie werden aus dem Bericht entnommen haben, daß der von uns gestellte Antrag in der Budgetkommission etwas modifiziert worden ist. Es war ursprünglich von uns verlangt, daß in diesem Eisenbahnrat gesetzlich eine Vertretung für die Kammer vorgesehen werden solle. Ich für meine Person teile die Bedenken nicht, die dagegen vorgetragen worden

sind. Es fehlt nicht an Beispielen für die Durchführung ähnlicher Forderungen auch in der Reichsgesetzgebung. Der bekannte Beirat für Arbeiterstatistik, der im Reichstag eingeführt ist, setzt sich in der Weise zusammen, daß der Reichstag aus sich heraus eine Anzahl Mitglieder in diesen Beirat entsendet, und die verschiedenen Parteien bestimmen die Mitglieder, die diesem Beirat angehören sollen. Selbstverständlich hat der Eisenbahnrat genau wie der Beirat für Arbeiterstatistik keine beschließende, sondern nur eine beratende Stellung. Ich kann also nicht finden, daß etwa, wie es angedeutet worden ist, die Stellung des Landtags herabgedrückt werden würde, wenn dieser unserer Forderung stattgegeben würde.

Einer der Gründe, die uns zu unserem Antrag veranlassen haben, war der Wunsch, im Eisenbahnrat auch die Arbeiterchaft vertreten zu sehen. Ich brauche nur das Wort Arbeiterzüge zu nennen, um der Regierung deutlich zu machen, daß die Arbeiterchaft ein erhebliches direktes Interesse an der Vertretung im Eisenbahnrat hat. Wenn die Mitglieder der Generaldirektion an irgend einem Vormorgen in die Gegenden kommen, wo die großen Arbeitermassen zu den Industriezentren hereinkommen, dann werden sie aus Hunderten von Kehlen Klagen hören können über ungeschickte Legung der Züge oder unangemessene Behandlung durch das Personal oder über nicht richtige Verteilung der Wagen. Die Regierung hätte ein großes Interesse daran, wenn sie durch eine geordnete Vertretung der Arbeiterchaft im Eisenbahnrat ein Organ hätte, durch das sie diese Klagen der Arbeiterchaft hören könnte. Ich weiß ja, es besteht die Möglichkeit, daß die Volksvertreter alle zwei Jahre hier im Landtage derartige Wünsche vorbringen, aber ich weiß nicht, ob die Regierung wünscht, daß derartige Klagen, die sich doch immer wiederholen, vor der Öffentlichkeit vorgetragen werden. Wir von unserer Seite haben gar kein Interesse daran, das in der Öffentlichkeit zu tun, es wäre uns viel lieber, wenn die Regierung auf derartige Mitteilungen im Eisenbahnrat hin Veranlassung nehmen würde, die Möglichkeit abzufragen. Nun ist uns erwidert worden, es bestehe die Absicht, sobald die Arbeiterkammern oder Arbeitskammern eingeführt seien, einen oder mehrere Arbeitervertreter in den Eisenbahnrat hereinzunehmen. Wir nehmen dankend Kenntnis von dieser Mitteilung, halten aber die Vertagung, die in der Antwort liegt, durchaus nicht für berechtigt. Wenn an sich von der Regierung die Berechtigung unserer Forderung anerkannt wird, daß Arbeiter in den Eisenbahnrat kommen, dann besteht gar kein Anlaß, zu warten, bis die Arbeitskammer eingeführt ist. Die Regierung hat die Möglichkeit, sich aus den zahlreichen Arbeitervertretern im Lande Leute herauszusuchen, sie kann sich die Listen der Gewerbegerichtsbeisitzer geben lassen, oder kann sich von der Landesversicherungsanstalt die Listen der Beisitzer mitteilen lassen, und hat weiter die Möglichkeit, sich durch Vermittlung der Fabrikinspektion Vertrauensmänner der Arbeiterchaft bezeichnen zu lassen; hier heißt es handeln und nicht vertagen, und ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die Regierung das letzte Wort noch nicht gesprochen hat, und daß wir nicht bis zur Einführung der Arbeitskammern verdrückt werden, denn wenn Sie die Verhandlungen im Reichstag verfolgt haben, dann werden Sie wissen, daß das Schicksal des Gesetzentwurfes über die Arbeitskammern noch sehr unsicher ist, und daß vielleicht noch Jahre vergehen können, bis ein derartiges Gesetz durchgeführt wird. Ich bin überzeugt, daß die gesetzliche Regelung des Eisenbahnrates im allgemeinen Interesse liegen würde. Das hat ja wohl auch das Beispiel der Landwirtschaftskammer gezeigt, es wird das Interesse des Landes und des Volkes für die Verhandlungen des Eisenbahnrates ein

gesteigert werden, sobald man weiß, daß die Einberufung des Eisenbahnrates nicht mehr nach dem Belieben der Verwaltung sondern nach festen, gesetzlich geregelten Grundsätzen erfolgt. Sobald man die Gewißheit hat, daß möglichst alle in Betracht kommenden Erwerbszweigen und Volksteile in dieser Korporation berücksichtigt werden, wird sie an Bedeutung, an Einfluß und an Autorität gegenüber der Regierung wie gegenüber der Bevölkerung steigen. Wir glauben, daß diese Forderung im Interesse des Landes und des Volkes liegt, und hoffen, daß die Regierung unserem Wunsch, den wir schon so oft geäußert haben, endlich stattgegeben wird. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Zur Begründung des zu Anfang dieser Sitzung übergebenen Antrags der Abgg. Geck und Genossen erhält das Wort

Abg. Geck (Soz.): Der Herr Berichterstatter hat sich geäußert, daß der von uns eingebrachte Antrag eigentlich überflüssig sei, weil ja zweifellos feststehe, daß die Großregierung genügende Aufträge an die im badischen Lande vorhandenen Waggonfabriken ergehen lasse. Unser Antrag bezweckt nun nicht, neue Bestellungen anzuregen oder feststellen zu lassen, in welchem Umfang bisher solche vergeben wurden, denn es steht ja im Antrag, daß die Zuwendung der Aufträge künftig im wesentlichen an die badischen Industriellen geschehen soll. Wir bezwecken absolut nicht, da ein Monopol für die badischen Fabriken einzuführen, sondern wir wollen, daß unter der Einwirkung der Konkurrenz dafür gesorgt werde, daß auch hier eine gerechte Preisbildung stattfindet und daß, wenn es sich nicht um namhafte Differenzen zwischen den Angeboten auswärtiger Firmen und denen des Inlandes handelt, im wesentlichen die badischen Geschäfte, deren, wie ich weiß, z. Bt. 2 im Lande bestehen, bevorzugt werden. Andererseits bezweckt dieser Antrag, die badischen Waggonfabriken in Stand zu setzen, die ihnen von der Regierung erteilten Aufträge auch vollständig im eigenen Betriebe ruhig auszuführen und nicht gezwungen zu sein, diese Arbeiten zu kleineren oder größeren Partien auswärts anfertigen zu lassen, oder, was das schlimmere noch ist, durch Einlegung zahlreicher Ueberstunden wochenlang hintereinander oder durch Nacharbeit, was ja nur zum Schaden des Arbeiterstandes gereicht, die Fertigstellung der Arbeit zu ermöglichen. Den Uebelstand, daß die Regierung durch zu kurzfristige angelegte Lieferungszeiten die Fabriken zu einer derartigen ausnahmsweisen Behandlung der Arbeiter nötigt, gilt es zu beseitigen. Es ist bekannt, daß die eine der beiden Fabriken, die zu Rastatt bestehende Fabrik, wenn die Großregierung plötzlich mit einem Auftrag gekommen ist und eine rasche Erledigung desselben zur Bedingung gemacht hat, dann derartige Bestellungen schon nach auswärts gegeben hat oder daß sie die Einzelstücke der Arbeiten im Auslande hat anfertigen lassen und nur die Zusammensetzung der Teile im eigenen Betriebe vorgenommen hat. Es handelt sich gerade in Rastatt um ein großes Unternehmen, das sich sehr vorteilhaft in die Höhe gearbeitet hat, das z. B. 800 Arbeiter beschäftigt, alle erstklassiger Art, und es ist auch bekannt, daß dieser Betrieb unter der kritischen wirtschaftlichen Lage der letzten Zeit sehr zu leiden hatte, und daß der Wunsch ausgesprochen worden ist, die Gr. Regierung möge ihm in dieser kritischen Zeit vielleicht Anfertigungen außerordentlicher Art zuwenden, um der drohenden Arbeitslosigkeit zu begegnen. Die bestehenden Schwierigkeiten würden noch mehr vermieden werden, wenn die Aufträge systematischer erfolgen, wenn die Regierung in den Lieferungsbedingungen die Möglichkeit schaffen würde, daß die Aufträge zu normalen Ar-

beitszeiten ausgeführt werden können. Deswegen wünschen wir in unserem Antrag, die Bestellungen sollten rechtzeitig gemacht werden, es sollten die Lieferungsfristen nicht zu knapp gehalten werden, es sollte ein gewisser Spielraum gegeben werden, es sollten die Leiter nicht durch zu hohe Konventionalstrafen genötigt sein, die Arbeiter wieder zum Opfer dieser raschen Erledigung zu machen: Also insbesondere normale Arbeitszeit und darauf halten, daß die Bedingungen so erfüllt werden, daß der Staat als Auftraggeber die Gewißheit haben kann, es geht alles mit rechten Dingen zu!

Abg. Giesler (Zentr.): Wenn auch noch mancherlei Wünsche personeller und sachlicher Art werden vorgetragen werden und auch noch manche Beschwerden kommen werden — dafür zeugt der Zulauf zum Präsidientisch und die 33 Redner, die, wie ich höre, noch vorgemerkt sind —, so wird man doch gerechterweise bei Beginn unserer Debatte anerkennen dürfen, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung von dem redlichen Streben beseelt ist, unser Eisenbahnwesen mustergiltig und auch wirtschaftlich zu betreiben, daß sie den Wünschen des Publikums, der Beamten, der Arbeiter mit sozialem Empfinden entgegenzukommen bestrebt ist, und ich glaube, der ausführliche Bericht unseres langjährigen Berichterstatters Dr. Wilckens gibt dafür gerade in diesem Landtag Zeugnis. Der Freude, daß ein bißchen rascher in dieser letzten Periode vorgegangen worden ist, dürfen wir bei dieser Gelegenheit Ausdruck geben, aber auch dem Wunsche, daß das Tempo ein noch etwas rascheres wird. Denn den Eindruck hat man doch auch, daß manchmal etwas zu zögernd vorgegangen wird und mancherlei Beschwerden und Klagen vermieden worden wären auch in der Vergangenheit, wenn man da und dort etwas rascher zugegriffen hätte. Ich komme vielleicht bei einem Punkte darauf zurück.

Das Ergebnis unseres Eisenbahnbetriebes ist ein erfreuliches. Das hängt ja natürlich nicht allein von der Leitung ab, sondern von den wirtschaftlichen Verhältnissen. Aber immerhin wird man doch auch allen denen, welche am Eisenbahnwesen beteiligt sind, von seiten der Volksvertretung den Dank aussprechen müssen für ihre große Mühe und Arbeit, die sie leisten, sowohl der Leitung, wie den Beamten, wie den Arbeitern draußen.

Mit Recht hat der Herr Berichterstatter hervorgehoben, daß der Zustand unserer Bahnen ein guter ist. Auch das soll von allen Seiten anerkannt werden. Wir geben reiche Mittel dafür, das wissen wir, aber wir wollen uns auch daran freuen, daß unser rollendes Material so gut ist. Es werden ja allerdings dann und wann Klagen laut, daß anderes Material zu uns kommt, das nicht so vorzüglich ist wie unser badisches, und es ist auch in der Budgetkommission davon die Rede gewesen, daß wir viel preußisches rollendes Material im Lande hätten. Es sind auch gerade in meinem Wahlkreis Artikel in einem Blatte erschienen, die darüber geklagt haben. Wenn wir aber den Kommissionsbericht genau lesen, so wissen wir, woher das kommt, daher, daß eben die Abrechnung über die laufenden Wagen in natura geschieht und wir in der letzten Periode ein außerordentliches Guthaben bei anderen Staaten hatten, das jetzt eben in natura zurückverdient werden muß. Wir werden aber doch das wünschen dürfen, daß wir bei diesem Austausch ähnlich gutes Material bekommen, wie wir es selbst liefern.

Einen breiten Raum haben in den früheren Beratungen immer die Wünsche der Bahnbeamten eingenommen. Diesmal sind die Wünsche hauptsächlich in die Gehaltsordnungskommission verwiesen, und wir, die wir Mitglieder sind, wissen, wie sehr wir mit denselben in langen Sitzungen zu arbeiten haben. Aber

das darf ich doch auch mit dem Herrn Berichterstatter verraten, daß in der Gehaltsrevision für die Beamten etwas Gutes herauskommen wird. Der Mehraufwand, der für die Eisenbahnverwaltung sich ergeben wird, beziffert sich für das Jahr 1908 nach meiner Zusammenstellung, die ja in den nächsten Tagen wohl erscheinen wird, auf 1 210 000 M., für das Jahr 1909 auf 1 299 000 M., und im Beharrungszustand auf 3 187 000 M. Das sind gewiß für einen Zweig der Staatsverwaltung stattliche Beträge. Wir glauben, daß wir damit viele berechnete Wünsche der Eisenbahnbeamten werden erfüllen können.

Es werden viele Wünsche der Eisenbahnbeamten auch noch im Budgetwege erfüllt werden. Der Herr Berichterstatter hat schon darauf aufmerksam gemacht, daß jetzt 680 Stellen neu verlangt sind. Es ist uns in der Gehaltsordnungskommission wiederholt mitgeteilt worden, daß weitere neue Stellen im Nachtrage kommen werden, teils für solche Beamte, die bereits im Gehaltstarife waren, teils hauptsächlich auch für solche, die bisher noch nicht darin waren und neu hineinkommen. Insbesondere wird bei dem Personal der Lokomotivbeamten mit Genugtuung aufgenommen werden, daß gerade hier die Reserveführer, die Reservebeizler vorrücken werden, und daß das eine ganz stattliche, namhafte Zahl ausmachen wird. In einigen Wochen werden die Zahlen ja vorliegen.

Alle diese Maßnahmen, die nun gleichzeitig mit der Durchführung des Gehaltstarifes erfolgen, werden doch zur Ruhe und Befriedigung auch bei den Eisenbahnbeamten beitragen.

Die Zahlen, die ich Ihnen vorhin genannt habe, beziehen sich nicht etwa auf die Stellennachforderungen, sondern die kommen erst noch hinzu. Es ist nur der Effektzustand nach dem vorliegenden Staatsvoranschlag in Betracht gezogen.

Für das Personal, sowohl für die Beamten wie für die Arbeiter, sind Wünsche insbesondere bezüglich der Dienst- und Ruhezeit vorgetragen worden, es liegen ganz bestimmte Anträge hierzu vor. Gerechterweise werden wir aber auch anerkennen müssen, wenn wir in dem gedruckten Berichte auf Seite 23 ff. lesen, was auf diesem Gebiete geschehen ist und was noch beabsichtigt ist, daß hier entschieden ein Fortschritt gemacht ist und auch ein guter Wille bei der Großh. Eisenbahnverwaltung zu finden ist. Es ist jedenfalls zu begrüßen, daß eine Ruhezeit von 36 Stunden eingeführt wird, daß alle 28 Tage ein Sonntag darunter fallen soll, und dazu dann die freien Werktage kommen.

Wir müssen aber den Hauptwert doch darauf legen, daß das auch in der Praxis überall durchgeführt wird. Es will mir scheinen, daß viele Klagen des Personals deswegen bestehen, weil eben die in dem Berichte angegebenen Zeiten in der Praxis nicht überall durchgeführt werden. Das wissen wir ja allerdings auch, und die Beamten wissen das auch, daß Ausnahmen vorkommen können bei Erkrankungen, bei plötzlichen sonstigen Behinderungen und dergleichen. Das nehmen die Beamten ganz gern mit in den Kauf, wenn sie auch einige Stunden länger arbeiten müssen oder einen freien Tag dran geben müssen, weil sie sich eben bewußt sind, daß im umgekehrten Falle, wenn sie in Not sind, auch ein Kollege für sie einspringt. Aber es soll nicht die Regel sein, daß sie dadurch zu sehr in ihrer freien Zeit eingeschränkt werden, sondern die Regel sollte doch das sein, daß Hilfspersonal eingestellt wird, sobald wenigstens die normale freie Zeit eingehalten wird.

Es ist mir da ein Beispiel eingefallen, das im vorigen Jahr durch die Zeitungen ging. Ich habe mir die Mühe gegeben, nachzusehen, ob das vor oder nach

der Einführung der neuen Vorschriften war, und wenn ich recht gelesen habe, ist der Fall nachher vorgekommen. Da ist ein Reserveführer auf der Rückfahrt von Offenburg nach Billingen plötzlich gestorben, und es hat geheißen, er sei überanstrengt gewesen, weil er während der letzten 11 Tage eigentlich gar keine Ruhezeit gehabt hätte, und trotzdem, als er abends etwa um 11 Uhr nach Billingen gekommen war, um 3 Uhr nachts wieder nach Offenburg habe zurückfahren müssen. Wenn solche Fälle wirklich vorkommen, so läßt das darauf schließen, daß eben in der Praxis das nicht durchgeführt wird, was die Eisenbahnverwaltung den Beamten und den Arbeitern gewähren will. Deswegen ist es von allergrößter Wichtigkeit, daß durch Revisionen der Dienstaussteiler nachgeprüft werde, ob die Vorschriften eingehalten werden. Ueber ähnliche Verhältnisse sind auch im vorigen Jahre, z. B. von Schaffnern in Freiburg, Klagen laut geworden. Auch dort ist — nicht so drastisch, wie in dem angeführten Falle — einzelnes vorgekommen. Das liegt offenbar auch nur daran, daß der Dienstaussteiler nicht nach der Norm aufgestellt wurde, wie die Großh. Eisenbahnverwaltung selbst will.

Nun hat der Herr Kollege Muser als Mittel dagegen den Antrag eingebracht auf gesetzliche Festlegung der Ruhezeit und hat uns dargetan, daß eine solche Regelung möglich sei, da sie in der Schweiz schon durchgeführt sei. Theoretisch hat er ganz recht. Sie kann durchgeführt werden, es wird keine gesetzliche Bestimmung dem im Wege sein. Es wird sich für uns nur die Frage aufwerfen, ob es für uns praktisch ist, ob es auch notwendig ist, und da will mir scheinen, daß sowohl dieser Antrag wie auch die anderen Anträge, die von sozialdemokratischer Seite gestellt sind, bei uns deswegen nicht durchgeführt werden können, weil man dabei übersehen, daß wir nur ein kleines Eisenbahnnetz haben, das einen ganz kleinen Teil des deutschen Eisenbahnnetzes bildet. Wir müssen auch vom wirtschaftlichen, vom nationalen Standpunkte aus wünschen, daß die Frage einheitlich im Reiche geregelt wird. Mit Recht hat deswegen in der Budgetkommission ein Vertreter der Sozialdemokratie gesagt, wir hätten ganz recht, es sollten eigentlich diese Regelungen von Reichswegen gemacht werden; er hat allerdings hinzugesetzt, sie wollten aber die Gelegenheit benützen, die Frage einmal öffentlich zu erörtern, zu dem Zwecke seien die Anträge eingebracht. Nun kann man ja darüber reden, und man kann die Öffentlichkeit auf die Frage wohl hinlenken, aber wir in Baden können zu einem praktischen Resultat allein gar nicht kommen. Insbesondere gilt das auch für das Tarifwesen. Wir können doch nicht einseitig für uns in Baden Tarife festlegen, wo wir doch mit dem ganzen Eisenbahnnetz, mit dem ganzen wirtschaftlichen Leben ganz Deutschlands zusammenhängen und darauf angewiesen sind! Wir können doch nicht aus der Gemeinschaft, die jetzt zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen besteht, austreten und so gewissermaßen einen Krieg gegen die Gemeinschaft führen!

Das Festlegen der Tarife, wie es von den Herren angestrebt wird, nur als Maximalgrenze hat, so wie die wirtschaftlichen und die Konkurrenzverhältnisse liegen, auch keinen großen praktischen Wert. An ein Hinnaufsetzen der jetzigen Tarife wird wohl kaum ein Mensch denken, sondern nur an ein Herabsetzen, und das Bestreben der Volksvertretung wird hier immer nach der Seite gehen, herabzusetzen und zu differenzieren.

Es ist gesagt worden, man könnte die Tarife nach gesetzlicher Festlegung viel einheitlicher und einfacher gestalten. Nach meinem Dafürhalten ist das nicht richtig, es würde auch der Apparat viel zu schwerfällig. Gerade weil die Eisenbahn ein Wirtschaftskörper, ein

großes Unternehmen ist, muß sie doch auch bis zu einem gewissen Grade gestellt sein wie ein großes Privatunternehmen, sodaß auch sie den freien Konkurrenzverhältnissen Rechnung tragen kann. Wenn wir in Baden uns binden würden und die Andern frei blieben, dann würde jedenfalls die Gefahr nicht ausgeschlossen sein, daß wir dabei den Kürzeren ziehen; wenn die Andern Abänderungen machten, könnten wir auf dem schwerfälligeren Weg der Gesetzgebung nicht so rasch nachfolgen, wie das notwendig wäre. Alle diese Gründe sprechen, glaube ich, dafür, daß wir es nicht nötig haben, und daß es für uns in Baden jetzt nicht gut wäre, wenn wir alle diese Verhältnisse gesetzlich festlegten.

Der Herr Kollege Muser hat darauf hingewiesen, daß es in Dänemark und in Frankreich, und, wenn ich recht gehört habe, auch in England so sei. Ja, das sind große, geschlossene Länder mit einem einheitlichen Eisenbahnnetz. Wenn das das ganze Deutsche Reich machte, ließe sich ja darüber reden, da wird es vielleicht in der Zukunft einmal so, daß alle diese Verhältnisse auch reichsgesetzlich geregelt werden. Aber das Beispiel von Dänemark und von England trifft eben auf uns und unsere Verhältnisse in Baden nicht zu.

Deswegen hat die Budgetkommission mit ihrem Antrage auf diesem Gebiete das Richtige getroffen, und ich möchte an das Hohe Haus die Bitte richten, dem Antrag der Budgetkommission zuzustimmen. Der Antrag Muser war ja auch auf dem letzten Landtag schon gestellt worden; die Verhältnisse haben sich aber seither nicht geändert, etwas Neues außer dem, was bereits auf dem letzten Landtag vorlag, ist auch nicht vorgetragen worden, und da ist nicht recht einzusehen, warum wir von dem Antrag der Budgetkommission des letzten Landtags abgehen sollten.

Ich möchte nun bezüglich der Beamten noch einen Punkt erwähnen, das sind die Ordnungsstrafen. Wir haben in der Gehaltsordnungskommission nun einen neuen Paragraphen 12 geschaffen; er ist ja publiziert worden und wohl dem Hause und der Öffentlichkeit bekannt. Es ist bei dieser Gelegenheit wiederholt hervorgehoben worden, daß einzelne kleine Ordnungsstrafen nicht dazu führen sollten, daß die Beamten im Vorrücken im Gehalt zurückbleiben, sondern daß immer nur das gesamte Dienstverhalten des betreffenden Beamten für ein solches Zurückbleiben ausschlaggebend sein sollte. Diese Auffassung ist mit großem Nachdruck immer wieder betont worden, und auch die Großh. Regierung, so weit sie vertreten war, hat uns beigestimmt. Sie hat übrigens gemeint, daß das bei den einzelnen Ministerien in der Vergangenheit stets so gehalten worden sei. Aber es sind, und zwar gerade bei den Eisenbahnbeamten, doch Klagen laut geworden, daß das nicht immer der Fall gewesen ist. Es mag ja der gute Wille bei der Eisenbahnverwaltung vorhanden sein; aber in der Praxis scheint es doch etwas anders gehalten worden zu sein. Deshalb sage ich auch gerade darüber hinaus in das Land, daß derartige kleine Ordnungsstrafen niemals dazu führen sollen, daß der Beamte dauernd und geradezu schwerer geschädigt wird, als wenn ein Disziplinarverfahren gegen ihn eingeleitet gewesen wäre. Ich habe in der Kommission ein Beispiel gebracht, daß ein Lokomotivbeamter in eine Ordnungsstrafe von 50 Pf. oder 1 M. verfällt wurde, weil er in einem Zettel, worin er die Güte der Kohlen bescheinigen sollte, nicht dasjenige Wort gesetzt hatte, wie es vorschriftsmäßig ist (ich glaube „mittelmäßig“ statt „mittelgut“). Das macht böses Blut. Denn wenn einigemal für derartige Kleinigkeiten „Ordnungsstrafen“ verzeichnet sind, dann heißt es doch, der Mann hat eine lange Liste von Ordnungsstrafen, und die Folge ist, daß der Betreffende schließlich im Vorrücken zurückgehalten wird. Das sollte in der Zukunft nicht mehr vorkommen. Man sollte in

der Verhängung von derartigen Ordnungsstrafen vor-
sichtiger sein.

Die Verhältnisse der Arbeiter sind durch die neue Lohnordnung jedenfalls gebessert worden; das muß man gerechterweise anerkennen, insbesondere wenn man weiß, daß (wie der Herr Berichterstatter das in seinem Berichte auch niedergelegt hat) nunmehr durch diese neue Lohnordnung jährlich eine Mehrausgabe von 1 320 000 Mark verursacht ist, die also den Arbeitern zugute kommt.

Die Einführung der neuen Lohnordnung hätte jedenfalls größere Zufriedenheit erweckt, wenn sie nach dem Rezept gemacht worden wäre, das der letzte Landtag abgegeben hat, wenn, was auch der Herr Kollege Muser vorhin hervorgehoben hat, die Arbeiterausschüsse öfters und rechtzeitig zusammengenommen und gehört worden wären. Ein zu viel auf diesem Gebiet wäre jedenfalls besser gewesen als das zu wenig, was leider vorgekommen ist. Und damit hängt offenbar auch der ganze Vorgang in Basel zusammen, der so viel Beunruhigung erweckt hat. Wären zwischenhinein einmal die Arbeiterausschüsse zusammengerufen worden, oder wären wenigstens einige Arbeiterausschüsse draußen einmal über einzelne Fragen der Lohnordnung gehört worden, so hätten dadurch die Leute doch gewußt, daß wirklich etwas vorgehe, daß an der Lohnordnung gearbeitet werde, und schon das hätte sehr zur Beruhigung beigetragen.

Infolge der Vorgänge in Basel war man ja eigentlich genötigt, die neue Lohnordnung schnell einzuführen. Im Bericht wird indirekt zugegeben, daß die Vorgänge in Basel die Ursache waren, daß man die Arbeiterausschüsse nicht mehr gehört, sondern nur rasch die Lohnordnung eingeführt habe. Hätte man aber in jenen 14 Tagen noch rasch die Arbeiterausschüsse zusammengerufen, so hätte das noch mehr beruhigend gewirkt als alle Maßregeln, die damals getroffen wurden. Dann hätten sich vielleicht auch die Arbeiter zufrieden gegeben, wenn die Einführung der Lohnordnung auch noch einmal um vier Wochen hinausgeschoben worden wäre. Es wäre vielleicht dann auch die Beunruhigung bei den älteren Arbeitern nicht zu Tage getreten, wenn sie Anhaltspunkte dafür gehabt hätten, daß dies und jenes verbessert werden solle.

Die älteren Arbeiter haben überhaupt gemeint, daß sie eigentlich keine Aufbesserung bekämen. Man nahm ihnen die Ortszulage bei Erhöhung der Grundlöhne, worüber ja vielfach geklagt worden ist. Wenn nun damals unter der Hand dem Personal angedeutet worden wäre, was da vorgehe, daß sie die Verbesserung durch die Uebernahme als nicht etatmäßige oder etatmäßige Beamten bekämen, wenn das den Arbeiterausschüssen, den älteren Leuten gesagt worden wäre, so glaube ich, wären diese älteren Arbeiter außerordentlich zufrieden gewesen, und es hätte keine Beunruhigung gegeben. Heute wissen es wir ja alle, warum die Groß-Regierung diese Mitteilung unterließ und können ihr materiell keinen Vorwurf machen. Aber man hätte bei richtigem Vorgehen doch die ganze Unruhe vermeiden können.

Auf den Vorgang in Basel selbst will ich mich im einzelnen nicht weiter einlassen, er ist ja im Bericht genau dargelegt. Die Ursache jener Vorgänge liegt eigentlich jetzt auch klar zu Tage. Die Leute versichern, daß es ihnen nicht eingefallen sei, und daß sie wirklich nicht daran gedacht hätten, einen Streit zu inszenieren. Die Groß-Regierung hat ja im Berichte allerdings Tatsachen vorgeführt, die der Regierung bis zu einem gewissen Grade das Recht gaben, zu befürchten, es sei so etwas beabsichtigt. Ich habe nun gelegentlich einer Versammlung in Mannheim denjenigen Arbeiterführer, der im Berichte genannt ist, allerdings nicht über dieses

Thema sondern nur über die Lohnordnung, über allgemeine Fragen der Arbeiter gehört, und ich muß sagen, alle Herren, die in jener Versammlung waren (es waren auch verschiedene Abgeordnete da, er hat auch noch in anderen Versammlungen gesprochen) haben den Eindruck von ihm gehabt, daß er ein ganz ruhiger Mann sei. Er trat in diesen Versammlungen mit Ruhe und Sachlichkeit auf, und wenn man das sah, so konnte man nicht recht begreifen, daß dieser Mann zu einem Streit habe hinführen wollen.

Was nun den Streit selbst anbelangt, so stehen wir auf dem Standpunkt, daß allerdings ein Streikrecht wohl im Eisenbahnwesen nicht wird anerkannt werden können, daß höher als die Einzelinteressen des einzelnen Arbeiters die Staatsnotwendigkeit der Aufrechterhaltung des ganzen Wirtschaftslebens steht. Es sind Mittel und Wege genug da, um all den Klagen, die etwa berechtigter Weise bestehen, sonst entgegenzutreten und abzuwehren. Das hängt dann allerdings damit zusammen, wie man die ganze Stellung der Eisenbahnarbeiter auffaßt. Insofern hat der Herr Abg. Muser vorhin ganz recht gehabt, wenn er gesagt hat, man müsse auch auf die grundlegende Frage der ganzen rechtlichen Stellung der Arbeiter einmal eingehen. Sind sie nur Privatarbeiter, dann hätten sie das Recht und müßten das Recht haben wie jeder Privatarbeiter. Sind sie aber Staatsarbeiter mit bestimmten umschriebenen besonderen Pflichten, dann muß man sie allerdings auch danach wieder behandeln. Sie werden wohl ein Mittelglied sein. Sie sind nicht reine Privatarbeiter, die nur nach einem reinen Privatvertrag arbeiten, sondern sie haben auch eine öffentliche Aufgabe mit zu erfüllen. Deswegen muß ihre Stellung auch danach geordnet werden.

Nun sehen wir, daß die Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, diesem letzterem Gesichtspunkt Rechnung zu tragen. Dahin zielt ja die ganze Einrichtung auch der Pensionskassen bzw. der Zuschüsse, die der Staat, die Eisenbahnverwaltung, dazu gibt. Wir sehen auch aus dem Bericht, daß sich gerade diese Arbeiterpensionsverhältnisse seit dem letzten Landtage außerordentlich gebessert haben. Es ist ja der Pensionsanspruch auf 39,6 Proz., also auf beinahe 40 Proz., des durchschnittlichen Lohneinkommens erhöht worden, das Witwengeld auf 27 bzw. 30 Proz. bei 35 bzw. 40 Beitragsjahren, ohne daß der Beitrag der Arbeiter erhöht worden ist; die Zuschüsse zu dieser Erhöhung werden vielmehr aus der Staatskasse geleistet. Das wird einen Fingerzeig geben, auf welchem Wege man auf diesem Gebiete vorwärts gehen muß. Man wird die Arbeiterverhältnisse meines Erachtens unter Benützung der Arbeiterpensionskassen so regeln müssen, daß sie in eine Art beamtenähnliches Verhältnis überführt werden mit umschriebenen Rechten und mit umschriebenen Pflichten. Daß dabei das Streikrecht unter allen Umständen ausgeschlossen sein muß, liegt klar auf der Hand. Es will mir scheinen, daß man bei dem jetzigen Stand der Arbeiterpensionskassen, bei der Art der Beiträge, bei dem Bestreben, Zuschüsse aus der Eisenbahnkasse dazu zu geben, es wird ermöglichen können, daß die ständigen Eisenbahnarbeiter eine richtige Altersversorgung und eine Witwenversorgung bekommen, und das ist ja eigentlich die Hauptsache. Dieselben erstreben nicht so sehr, daß sie in den Gehaltstaxen kommen, sondern daß für ihr Alter und für ihre Familie gesorgt ist. Diese Ansprüche können natürlich nicht den vorübergehenden Arbeitern sondern nur dem Stamm der Eisenbahnarbeiter gegeben werden. Der Kern der Arbeiter arbeitet ja das ganze Jahr, er ist ständig da. Der Staat braucht auch so und so viele ständige Arbeiter. Man kann dann diese Verhältnisse, vielleicht anlehnd an die

Ordnung, wie sie in den Großstädten vorhanden ist, gleichfalls ordnen. Das wird eine Aufgabe sein, die die Großh. Eisenbahnverwaltung nunmehr ins Auge fassen muß. Wenn die Verhältnisse der Beamten jetzt durch die Revision der Gehaltsordnung und des Gehaltstarifs geordnet sind, so wird für die Großh. Regierung und für die Volksvertretung, glaube ich, die nächstfolgende Aufgabe sein, in der Richtung, wie ich sie angedeutet habe, vorzugehen. Dann wird man auch in die Arbeiterfrage eine Zufriedenheit hineinbringen, und dann werden auch die Gefahren, die sich bei dem Fall Basel gezeigt haben, ausgeschlossen sein. In dem Sinne wünsche ich die Arbeiterfrage behandelt zu sehen.

Der Herr Kollege Geck hat einen Antrag gestellt bezüglich der Beschaffung des vollen Materials, insbesondere der Wagen. Die Verhältnisse, die er uns vorhin vorgeführt hat, haben wir ja auch in der Budgetkommission besprochen. Ich habe da an die Großh. Regierung das Ersuchen gestellt, daß die Vergebung der Güter- und Personenwagen der Hauptsache nach an die badischen Firmen erfolgen, und immer so rechtzeitig ergehen solle, daß diese Fabriken sich darnach einrichten können, daß sie regelmäßige Arbeit haben. Die Großh. Regierung hat das zugesagt und darauf hingewiesen, daß sie gerade durch die Art der Anforderung im Eisenbahnbaubudget, worauf ja der Herr Kollege Pfeifferle s. Bt. zu sprechen kommen wird, dahin kommen möchte, daß sie nicht mehr darauf angewiesen ist, schnell Administrativkredite zu erwirken und dann plötzlich Aufträge zu geben, sondern daß sie zum voraus schon vom Landtag eine größere Summe bewilligt bekommt und dann danach auch die Bestellungen richtig einteilen kann. Das wird den badischen Firmen jedenfalls auch zugute kommen. Es ist für uns gewiß von großem Interesse, daß die beiden badischen Wagenfabriken regelmäßig und ständige Beschäftigung haben, vor allem wegen der Arbeiterschaft, sodaß nicht, wie mir vor einigen Wochen gesagt worden ist, eine Fabrik gedrängt wird, Arbeiter plötzlich entlassen zu müssen, weil sie kurze Zeit weniger Arbeit hat, und dann nach einigen Wochen wieder überall her Arbeiter heranzuziehen. Dazu werden wir ja nicht schreiten können — der Herr Kollege Geck hat das ja auch nicht gewünscht —, daß wir nur die beiden Fabriken beschäftigen, sondern es wird sich empfehlen, daß wir bis zu einem gewissen Grade auch die anderen mitkonkurrieren lassen, damit nicht etwa ein Ring geschlossen wird und die Sachen dann von uns teurer bezahlt werden müssen. Das können wir nicht wollen. Das wollen aber die Fabriken auch nicht. Sie wollen das in ihrem eigenen Interesse nicht, wie mir gesagt worden ist, damit sie von den anderen Staaten wenigstens auch noch einen Teil Aufträge bekommen. Allerdings ist mir gesagt worden, daß z. B. Bayern fast Alles im Lande machen lasse. Das wollen wir aber nicht, sondern wir wollen doch darauf Bedacht sein, daß wir einen Teil auch von auswärtigen Firmen beziehen; den Hauptteil allerdings werden wir aus unserem eigenen badischen Lande beziehen.

Ich habe bereits gesagt, daß sonst unser Eisenbahnwesen gut verwaltet wird. Eine Beschwerde ist mir bezüglich der Bahnsteigsperre aus meinem Bezirk, nämlich von Singen, bekannt geworden, der wohl leicht abgeholfen werden kann. Sie beklagt, daß beim Ab- und Zugang der Arbeiter in der Abendzeit die Leute sich alle durch den Haupteingang hindurchdrängen müssen. Dadurch ist das Publikum gerade in der Hauptzeit, wo die Züge da sind, oft sehr gehindert. Es besteht dann ein kolossaler Zubrang, sodaß es sich empfehlen würde, auch die andere Bahnsteigtüre offen zu halten. Ich glaube, daß der Wunsch berechtigt ist. An den großen Bahnhöfen schafft man ja jetzt

besondere Zugänge für die Arbeiterschaft, damit sie ungehindert schnell ab- und zugehen kann und auch das andere Publikum dann freien Zugang hat. Das kann man aber auch an den bestehenden Stationen, wenn so viele Arbeiter da sind wie in Singen, wohl durchführen. Ferner sagt man in Singen, wo der Verkehr so groß ist, daß man auch an den Umbau und eine Vergrößerung des Bahnhofs Singen gehen muß, daß auch eine Betriebsinspektion Singen einmal geschaffen werden muß.

Ich habe vorhin gesagt, das Betriebsergebnis sei ein erfreuliches zu nennen, wie mein Kollege, Herr Wilkens, auch ausgeführt hat. Auch ich beurteile es günstig, obwohl im Jahre 1907 bezüglich der Einnahmen in den Personenzügen ein Ausfall da ist. Was mich beruhigt, ist der Umstand, daß wir beim Vergleich der Jahre 1905 und 1907 keinen Rückgang sehen, sondern immer noch ein Mehr von 300 000 M. Wenn gegenüber den früheren Jahren ein Rückgang da wäre, dann würde ich den Zustand allerdings für außerordentlich bedenklich halten, denn dann wäre das eingetreten, was wir sonst nur in den schlimmsten wirtschaftlichen Depressionsjahren hatten. Daß wir einen Ausfall haben würden, das haben wir ja vorausgesehen und vorausgesagt. Wir haben gesagt, der Ausfall wird dem Publikum zugute kommen und der Staat wird nach und nach wieder Ausgleich im gesteigerten Verkehr erfahren.

Daß mit der Einführung der Personentarifreform die Einführung der Fahrkartensteuer zusammenfiel, das hat, das muß man offen zugeben, ungünstig gewirkt. Das wurde in den Erklärungen, die die beiden großen Parteien im letzten Landtag abgaben, auch anerkannt. Wir haben also offenen Auges dem entgegengeesehen. Wie die Personentariffrage weiter zu behandeln ist, wird man erst dann klar sehen, wenn die weiteren Erhebungen und Vergleiche mit den anderen Bahnen da sein werden, wenn wir einmal Zahlen haben, die wirklich miteinander verglichen werden können. Ich hoffe, daß die Großh. Regierung die Erhebungen bald macht und uns noch vorlegt. Daß die Fahrkartensteuer so, wie sie jetzt ist, ungünstig wirkt, ist für jeden klar. Das Bestreben der Eisenbahnverwaltung geht ja dahin, da irgendwelche Remeur zu schaffen. Das wird allerdings nicht von uns allein abhängen, sondern ist Sache des Reiches und der Finanzreform des Reiches. Die Großh. Regierung hat sich klar und deutlich ausgesprochen, wie sie darüber denkt, wie sie dahin arbeiten wird, daß der Nachteil, der für die Eisenbahn damit verbunden ist, wieder abgewendet wird.

Ueber die 4. Wagenklasse will ich auch nicht reden, weil ein abschließendes Urteil noch nicht gegeben werden kann. (Zuruf aus dem Zentrum: Doch!) Ein abschließendes Urteil über die ganze Tarifreform kann nur im Zusammenhang gegeben werden. Eines ist jedenfalls sicher, daß wir, weil wir zwischen Württemberg und Elsaß-Lothringen, die die 4. Wagenklasse haben, eingeklemmt sind, darunter leiden müssen, daß wir Schwierigkeiten an den Grenzen haben, Schwierigkeiten in der Durchführung von direkten Zügen mit 4. Klasse, die etwa von Berlin, Frankfurt durch Baden nach Basel fahren. Das ist ein Nachteil, den wir eben jetzt bei unserem System mit in Kauf nehmen müssen. Es wäre jedenfalls viel besser gewesen, wenn bei der Personentarifreform die drei süddeutschen Staaten einheitlich vorgegangen wären. Aber das ist nicht von uns abgegangen; Bayern ist mit uns gegangen, Württemberg aber leider nicht. Württemberg ist im letzten Augenblick abgeschwenkt. So sitzen wir nun zwischen den beiden drin und bilden die Reibungsflächen. Wir werden also sehen müssen, daß diese Reibungsflächen möglichst vermindert werden.

Der finanzielle Ausfall infolge der Einführung der Tarifreform wird bis zu einem gewissen Grade auch damit zusammenhängen, daß wir in den Personenzügen und insbesondere in den beschleunigten Zügen keine 3. Klasse führen wie Württemberg und Preußen, daß also die Abwanderung bei uns aus der 2. Klasse direkt in die Klasse 3b, in die Zweifennigklasse, stattfindet.

Noch ein Wort zum Antrag bezüglich der Zusammenfassung des Eisenbahnrats. Die Budgetkommission anerkennt auch, daß die Verhältnisse des Eisenbahnrates auf gesetzlichem Wege geregelt werden können und sollen. Was in Preußen möglich, kann auch bei uns gemacht werden. Es ist auch richtig, daß Vertreter aller Klassen im Eisenbahnrat sitzen sollen. Nur schien uns die Sache nicht so sehr dringlich, daß man nun ohne weiteres die Gesetzgebungsmaschine in Bewegung setzt, weil der Eisenbahnrat doch im großen und ganzen so zusammengesetzt ist, wie er es würde, wenn wir ein Gesetz darüber machten. Es wird nur die Vertretung der Arbeiter dazu kommen, die besonders gewünscht und die von der Großh. Regierung auch zugesagt wird. Es will mir auch scheinen, daß es nicht notwendig ist, zu warten, bis einmal Arbeitskammern oder Arbeiterkammern eingeführt sind, sondern daß die Großherzogliche Regierung vielleicht auch einen Vertreter aus dieser Erwerbsklasse ernennen kann. Die Auswahlfälle der Gr. Regierung zu. Es ist ja wohl möglich, daß auf dem Wege, den der Herr Kollege Frank angedeutet hat, eine gute Auswahl getroffen werden kann. Wenn der Fabrikinspektor zu Rate gezogen wird, wenn die Herren, die sonst ihre Ratschläge geben, auch hier mitreden, wird es vielleicht gelingen, daß kein Mißgriff gemacht und ein tüchtiger Vertreter der Arbeiter als Mitglied des Eisenbahnrates gefunden wird. Ich glaube, daß im ganzen Hause niemand dagegen remonstrieren wird, wenn wir lesen, daß in der nächsten Eisenbahnratsitzung auch ein Arbeiter als Mitglied war, der die Interessen der Arbeiter dort mitvertrat und seine Ratschläge gab.

Zum Schluß möchte auch ich den Wunsch des Fremdenverkehrsvereins unterstützen. Auch die Eisenbahnverwaltung hat ein Interesse daran, daß die Fremden in unser Land gezogen werden. Sie kann und wird daher mit diesem Verein zusammenwirken, und wenn hier Geld ausgegeben wird, einige Unterstützung für Klame gegeben wird, so wird das fruchtbringend für die Schwarzwaldhotelindustrie, für unsere Kurorte und Städte wirken, aber auch fruchtbringend für die Eisenbahnverwaltung. Ich glaube deshalb, daß die Eisenbahnverwaltung an den Verein wohl einen Zuschuß geben kann.

Auch ich schließe mit dem Wunsche, wie Herr Kollege Wildens, daß unser Eisenbahnwesen auch in der Zukunft volkswirtschaftlich betrieben werde, damit es ein Segen für das ganze Land werde! (Lebhafter Beifall).

Abg. Dr. Binz (natl.): Die Eisenbahnverbindung zwischen der Pfalz und Karlsruhe und umgekehrt ist nach wie vor eine sehr mangelhafte, weniger wegen nicht genügender Anzahl von Zügen, als wegen sehr mangelhafter Anschlüsse in der Pfalz. Seit Jahr und Tag bemüht sich die Stadtverwaltung Karlsruhe, eine Besserung zu erzielen, zwar mit einigem, aber im ganzen geringem Erfolg. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, zu tun, was möglich ist, damit hier endlich einmal den berechtigten Wünschen Erfüllung zuteil wird. Es tendiert ein großer Teil der Pfalz zu uns herüber nach Karlsruhe; mangelhafte Eisenbahnverbindungen schaden hier auch wirtschaftlich in sehr erheblichem Maße.

Dann möchte ich der Bitte des Verbandes der Verkehrsvereine auch meinerseits ein unterstützendes

Wort leihen. Ich danke dem Herrn Berichterstatter, daß er gleichfalls warme Worte für die sehr anerkanntwertigen Bestrebungen dieser Vereinigung gefunden hat. Ich hoffe, daß die Großh. Regierung den Wünschen entspricht, wobei sie ja nur dem gleichen Vorgang folgt, der auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen schon zu verzeichnen ist.

Was die vorliegenden Anträge betrifft, so kann ich im großen und ganzen, zugleich auch im Namen meiner Freunde, die Zustimmung zu den Ausführungen des Herrn Berichterstatters erklären, also zu den Ausführungen der Kommission, denen auch der Herr Abg. Gießler namens seiner Freunde im ganzen zugestimmt hat.

Wir haben die Frage, ob der Eisenbahnrat auf gesetzliche Grundlage gestellt werden soll, für erwägenswert erachtet hauptsächlich deshalb, um eine gewisse Gewähr dafür zu schaffen, daß in diesem Eisenbahnrat alle in Betracht kommenden Berufskreise unserer Bevölkerung ihre angemessene Vertretung finden. Es darf zwar anerkannt werden, daß die Großh. Regierung in dieser Beziehung bisher schon zum Rechten gesehen hat, immerhin ist ein Wunsch bis jetzt unerfüllt geblieben und eben deshalb auch schon in der Budgetkommission recht lebhaft beklagt worden, daß auch ein Angehöriger des Arbeiterstandes in den Eisenbahnrat berufen werden möge. (Auf einen Zwischenruf: (Es können auch mehrere sein, nach Zweckmäßigkeit und nach den Persönlichkeiten, die sich finden, die über die entsprechende Erfahrung, Sachkenntnis u. s. w. verfügen). Um also nach dieser Richtung hin der Großh. Regierung einen Teil ihrer Verantwortlichkeit abzunehmen, und zugleich auch einen maßgebenden Einfluß der Volksvertretung bei der Zusammenfassung des Eisenbahnrates zum Ausdruck zu bringen, haben wir, zumal im Hinblick auf die Wichtigkeit dieser Korporation für die Entwicklung der wirtschaftlichen Interessen unseres Landes, es in der Tat für erwägenswert gehalten, ob dieselbe nicht auf gesetzliche Grundlage zu stellen sei. Ich spreche dabei die Ansicht aus, daß an einer erspriesslichen Entwicklung unseres Eisenbahnwesens alle Stände unseres Volkes beteiligt sind, die eine Berufsschicht vielleicht mehr als die andere, aber keine Berufsschicht unseres Volkes ist ausgeschlossen von diesen Interessen, die sich auf dem gesamten Gebiete unseres Eisenbahnwesens konzentrieren, und eben deshalb würde ich es für durchaus verfehlt erachten, wollte man hier etwa nach Analogie des Landwirtschaftsrates im Eisenbahnrat eine besondere Berufsorganisation schaffen. Die „Berufsorganisation“ im Eisenbahnwesen zur Vertretung aller hier zusammenfließenden Interessen ist nach meiner Meinung die badische Kammer, ist die Volksvertretung! Ich vindiziere dem Eisenbahnrat die Aufgabe, der Regierung mit sachverständigem Urteil, mit Gutachten, Informationen an die Hand zu gehen, auf die Abstellung von Uebelständen hinzuwirken, insbesondere in der Zeit, in der der Landtag nicht versammelt ist, in der also hier solche Uebelstände nicht zur Sprache gebracht werden können.

Der Antrag auf gesetzliche Festlegung der Arbeitszeit, der Ruhezeit für Arbeiter und Beamte im Eisenbahnwesen wird von uns, wie schon angedeutet, nach den Gesichtspunkten gewürdigt, die im Bericht unseres Kollegen Dr. Wildens niedergelegt sind. Gewiß ist es ein anerkanntwertiges Bestreben, dem man nur Unterstützung leihen kann, die übermäßige Arbeitszeit, welche die Gesamtleistung des Arbeiters wie des Beamten tatsächlich beeinträchtigt, nach Möglichkeit mit Rücksicht auf gesundheitliche und geistige Interessen des Arbeiters einzuschränken. Allein wenn gerade auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens immer wieder darauf hingewiesen worden ist, daß hier nach kaufmännischen

Grundfögen gearbeitet werden müße, so scheint mir gerade vom kaufmännischen Standpunkt aus eine Schablönisierung der Arbeitszeit absolut verfehlt. Es ist auf Mannheim, auch kann auf Karlsruhe hingewiesen werden, woselbst für solche städtische Arbeiter, die unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeiten müssen, eine wesentlich kürzere Arbeitszeit besteht als für andere Arbeiter, die eine verhältnismäßig leichte Arbeit zu leisten haben. Alle die sehr verschiedenen Arbeitskategorien unter die Schablone der achtstündigen Arbeitszeit zu stellen, würde nach meiner Meinung eine ungleiche und ungerechte Behandlung zur Folge haben; ich bin überzeugt, daß bei einer derartigen schablonenhaften, durch und durch unkaufmännischen Regelung der Verhältnisse die Beschwerden viel zahlreicher und wenigstens in der Regel begründeter erhoben würden, wie das bisher vielfach in anderer Richtung der Fall gewesen ist.

Mit dem zum Schlagwort gewordenen „man muß nach kaufmännischen Grundfögen den Staatsbetrieb leiten“, kommt man unter Umständen auf eine recht bedenkliche Bahn. Man darf doch nicht übersehen, daß derjenige ein schlechter Kaufmann ist, der seinen Betrieb nicht so einrichtet, daß er mit gehörigen Nutzen arbeitet. Das Privatinteresse des Kaufmannes steht im Vordergrund bei allen seinen Betätigungen; dies gilt natürlich auch für Großbetriebe. Wir können aber nicht wünschen, daß in der Staatsverwaltung das fiskalische Interesse — denn das ist gleichbedeutend mit dem Privatinteresse auf der anderen Seite — bei den bezüglichen Maßnahmen ausschlaggebend sei. Hier steht das Allgemeininteresse im Vordergrund, wenn wir auch selbstverständlich darauf bedacht sein müssen, aus unserem Eisenbahnbetrieb ein angemessenes Erträgnis zu erzielen. Ein berechtigter Kern liegt allerdings in dem Worte, daß die Verwaltung „kaufmännischen Grundfögen“ folgen solle, wenn man wünscht die Beweglichkeit des Betriebes, das Zurückstellen aller bürokratischen, engherzigen Formen und Einengungen bei der Behandlung all der vielen schwierigen Verwaltungs- und technischen Fragen, welche im Gesamtbetriebe des Eisenbahnwesens sich ergeben. Ich glaube aber, daß nach dieser Richtung wir denn doch allen Grund haben, der Groß-, Regierung und insbesondere auch der Generaldirektion der Staatsbahnen trotz einzelner Bemängelungen, die wir vorbringen müssen, das Zeugnis auszustellen, daß sie im guten Sinne des Wortes von kaufmännischen, von guten volkswirtschaftlichen Grundfögen bei ihrer Amtsföhrung sich leiten läßt.

Nachdem von seiten derjenigen Herren Kollegen, die den Antrag eingebracht haben, die Institution des Eisenbahnrates auf gesetzliche Grundlage zu stellen, der gleichzeitig eingebrachte zweite Teil dieses Antrages, eine Delegation der 2. Kammer in den Eisenbahnrat zu entsenden, schon im Verlaufe der Budgetkommissionsberatungen zurückgezogen worden ist, entfällt die Notwendigkeit, hierüber etwas weiteres zu sagen. Nur das eine mag noch bemerkt werden, daß eine solche Verquickung der Institution des Eisenbahnrates mit der politischen Institution der 2. Kammer mit den allergrößten Anzuträglichkeiten verbunden wäre und auch den größten konstitutionellen Bedenken begegnen müßte. Das haben die Herren Antragsteller bei der eingehenden Aussprache in der Budgetkommission offenbar auch erkannt, und daraufhin ist der Antrag, was man nur mit Befriedigung konstatieren kann, zurückgezogen worden.

Der Antrag, den heute der Herr Abg. Geck mit einigen Freunden eingebracht hat, schlägt, wenn ich mich so ausdrücken darf, eigentlich offene Türen ein. Die Angelegenheit ist ja in der Budgetkommission behandelt worden, im Berichte des Herrn Berichterstatters ist sie ebenfalls im einzelnen dargelegt, und die Behandlung der Budgetkommission bewegt sich ganz auf der Linie,

auf der nun der Antrag selbst Stellung genommen hat. Wie haben immer die Auffassung vertreten, — hier versagen gewisse weltbrüderliche und internationale Ideen —, daß unsere badische Industrie und unsere badische Arbeiterschaft einen ersten Anspruch auf Berücksichtigung bei Arbeitsvergebungen des Staates haben, wobei aber überwiegende finanzielle Interessen also diejenigen der Steuerzahler, nicht geschädigt werden dürfen.

Was den Antrag betrifft, die Tarife auf gesetzliche Grundlage zu stellen, so stimme ich mit dem Herrn Abg. Muser darin vollkommen überein, daß es an und für sich wünschenswert wäre und für die Eisenbahnverwaltung eine Erleichterung und Entlastung ihrer Verantwortlichkeit bedeuten würde, wenn man das Tarifwesen auf gesetzliche Grundlage stellen würde. Kaufmännisch wäre das wohl nicht, wohl aber vom Standpunkt der Allgemeininteressen zu prüfen.

Die gesetzgeberische Behandlung anderer, manchmal weniger wichtiger Materien legt die Frage einer gesetzlichen Regelung des Tarifwesens nahe. Die Posttarife sind ja in der Tat gesetzlich geregelt, wie der Herr Abg. Muser erwähnt hat. Aber ich habe mich doch gewundert, daß der Herr Abg. Muser auf den großen Unterschied nicht aufmerksam geworden ist, der hier besteht, und daß er glaubte, mit seinen Ausführungen die Bedenken, die sich aus der totalen Verschiedenheit der Verhältnisse ergeben, überwinden zu können. Der Herr Abgeordnete Siehler hat schon darauf hingewiesen: Das deutsche Reich bildet, abgesehen von dem bekannten kleinen Postreservatrecht Bayerns für die Postverwaltung ein einheitliches großes Gebiet. Für dieses einheitliche Gebiet verursacht eine gesetzliche Bindung der Posttagen natürlicherweise keine erheblichen Schwierigkeiten und keine besondere Schädigungen einzelner Bundesstaaten. Reiber sind wir aber auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bekanntlich noch in der alten unseligen Zersplitterung, einer Zersplitterung, der seinerzeit Fürst Bismarck trotz Anwendung all seiner gewaltigen Kraft kein Ende hat bereiten können; er fand, wie wiederholt schon gesagt wurde, ein kurzfristiges Geschlecht. Und nun die andere Analogie, die der Herr Kollege Muser angeführt hat, das Zollwesen! Auch das ist ja einheitlich geregelt für das ganze deutsche Reich. Daß aber auch auf dem Gebiete des Zollwesens eine gewisse Elastizität für die oberste Verwaltungsstelle notwendig ist, soll nicht das Reich in finanzieller und in wirtschaftlicher Beziehung nach Umständen erhebliche Schädigungen erleiden, ergibt sich aus der bekannten Tatsache, daß gegenüber etwaigen Versuchen des Auslandes, mit Zolltarifsmaßnahmen die inländische Wirtschaft zu schädigen, dem Bundesrate die Befugnis eingeräumt ist, den Zolltarif nach Befinden in einzelnen Positionen vorübergehend außer Kraft zu setzen. Können wir nun mit diesen gewaltigen einheitlichen Organisationen im Reiche unser kleines badisches Eisenbahnwesen vergleichen, können wir das Experiment machen und sagen: Wir stellen alles auf gesetzliche Grundlage, wir regeln die Personentarife, wir regeln die Gütertarife durch Gesetz, mit der Wirkung allerdings, daß unsere Eisenbahnverwaltung — während die anderen Bahnverwaltungen, unsere Konkurrenten, frei sich bewegen könnten — mit gebundenen Händen dem gegenüber stände und im gegebenen Falle mit keinerlei Tarifmaßnahmen eintreten könnte, auch wo das badische Interesse es gebieterisch erheischt? In eine solche Situation können wir die Regierung nicht bringen, und sie könnte in diese Situation auch gebracht werden, wenn man lediglich Maximaltarife einföhren würde, — abgesehen davon, daß damit praktisch wohl gar nichts erreicht wäre. Wir kommen nicht darum herum, daß wir in Baden nicht eine Politik à la Vogel Strauß, also ohne Rücksicht auf das

was um uns herum geschieht, treiben können. So sehr wir unsere Unabhängigkeit auf diesem Gebiet hochschätzen, und so sehr wir auch allen Anlaß haben, diejenigen Faktoren der Unabhängigkeit, die diese zu gewährleisten vermögen, festzuhalten und zu kräftigen, so dürfen wir doch auf der anderen Seite uns den Gefahren nicht verschließen, die unserm Lande und seiner Volkswirtschaft drohen, wenn bei der Gestaltung des deutschen Tarifwesens unser kleines Land isoliert würde.

Es ist verschiedentlich gesprochen worden von der Erfüllung langgehegter Wünsche des Eisenbahnpersonals, der Arbeiter sowohl wie des Beamtenpersonals der Eisenbahn. Ich gebe gern auch namens meiner Fraktion der Befriedigung darüber Ausdruck, daß die Großregierung den berechtigten Wünschen nachzukommen sich bemüht hat. Die Mehraufwendungen, die in der letzten Zeit gemacht worden sind, um Aufbesserungen eintreten lassen zu können, sind sehr erheblicher Art, und es ist zu hoffen, daß nicht nur der gute Wille der Großregierung sondern auch diese gute Tat die ihr gebührende Anerkennung in den beteiligten Kreisen finden wird. Die neue Gehaltsordnung wird allgemein, wie ich hoffe, den berechtigten Anliegen der Eisenbahner Erfüllung bringen.

Es geht natürlich jetzt nicht an, in die Besprechung einzelner Wünsche einzutreten. Nur einer Kategorie möchte ich Erwähnung tun. Es ist von der außerordentlich schwierigen Arbeit der Lokomotivbeamten gesprochen worden. Ich stimme dem durchaus bei und glaube, daß wir alle, die wir doch auch einigermaßen das Leben und seine Fähigkeiten kennen, eine Empfindung dafür besitzen, welche außerordentliche körperliche, namentlich aber auch geistige Anstrengung gerade die Arbeit der Lokomotivbeamten mit sich bringt. Ich möchte aber besonders der Invaliden dieser Arbeit und der Eisenbahnerinvaliden überhaupt gedenken, derjenigen, die nicht mehr in der Arbeit stehen können, weil sie ihre Kräfte aufgezehrt haben in der Arbeit; ich hoffe, daß die Großregierung die Hand dazu bietet, daß diesen Invaliden der Eisenbahnarbeit so viel vom Staate gegeben wird, daß sie einigermaßen anständig und ohne schwere Sorgen ihr Leben fristen können.

Es ist lobend gedacht worden des Zustandes unseres Eisenbahnbetriebes, unseres Wagonmaterials usw. Ich möchte mich dem durchaus anschließen. Mit dem Herrn Abg. Gieseler habe aber auch ich zu wiederholten Malen die unangenehme Bemerkung gemacht, daß, während wir meines Wissens nach Norddeutschland immer von unserem besten Wagonmaterial entsenden, wir vom Norden her durch unser langgestrecktes Land hindurch in der Tat oft recht armseliges Wagonmaterial durchpassieren sehen (Abg. Birkenmayer: Jawohl!). Ich möchte nicht glauben, daß das eine absichtliche Unfreundlichkeit der preussischen Eisenbahnverwaltung gegenüber der badischen ist (Sachen und Zusage bei den Sozialdemokraten). Ich glaube, daß wir hier doch auch uns der bundesfreundlichen Gesinnung versichert halten dürfen, und bei Wahrung der Gegenseitigkeit wir hierzu künftig keine Beschwerden mehr vorzubringen haben. Wir bringen Derartiges ja nicht gern vor, wir stehen nicht auf dem Standpunkt mancher Leute, daß keine passende und unpassende Gelegenheit versäumt werden darf, um auf Preußen Steine zu werfen. Wir wissen, was wir Preußen schuldig sind. Wir vertrauen aber auch, daß, wenn wir berechnete Beschwerden haben, ihnen von dort aus die gebührende Berücksichtigung nicht versagt werde. (Zusage von den Sozialdemokraten.)

Was unser Eisenbahnpersonal betrifft, so stimme auch ich ein in das Lob, das insgesamt hier auch gegenüber der Großregierung und dann gegenüber

der Gr. Generaldirektion ausgesprochen worden ist. Das Personal, insbesondere das Bedienungspersonal in den Zügen, tut seinen schweren Dienst in voller Pflichttreue, man kann auch sagen zur Zufriedenheit des Publikums. Doch habe ich einige weniger angenehme Beobachtungen in diesem Dienste gemacht, und es sind mir solche auch von anderer Seite mitgeteilt worden. Das badische Volk „vom See bis an des Maines Strand“ ist nicht dafür bekannt, daß es, etwa so wie der gemütliche Oesterreicher, sich durch besondere äußere Lieblichkeit und elastisches, herzliches Benehmen, sofern das äußerlich in Erscheinung treten soll, auszeichnet; — grundgemütliche Leute sind wir Badener jawohl! Alle (Ganz richtig! Heiterkeit!). Und da macht man ab und zu die Bemerkung — das reisende Publikum urteilt bekanntlich oft nach sehr kleinen Wahrnehmungen —, daß der eine oder andere Eisenbahnschaffner nicht mit derjenigen Zuverlässigkeit und Freundlichkeit das Publikum behandelt, wie man dies anderwärts gewöhnt ist und anderwärts vielleicht auch mehr findet. Ich glaube nicht, daß das zutrifft, was mir neulich ein viel gereifter Bekannter gesagt hat: Es ist fatal, wenn man von weiten Reisen auswärts wieder in unser badisches Land hereinkommt, so freut man sich hier zwar über das schöne, vortreffliche Wagenmaterial, aber — die Leute könnten freundlicher, höflicher sein. Angesichts wiederholter Klagen, die mir zu Ohren gekommen sind, habe ich mich für verpflichtet gehalten, dies hier zur Sprache zu bringen. Es ist das auch ein wirtschaftliches Moment, das für die Frequenz unserer Eisenbahnen einigermaßen in Betracht kommen kann. Der Gerechtigkeit halber will ich aber nicht verkümmern, auch das Wort zu unterstreichen: „Das Publikum ist oft darnach!“ (Abg. Birkenmayer: Sehr richtig!). Die Rücksichtslosigkeiten, die sich Manche aus dem reisenden Publikum dem Personal gegenüber gestatten, sind manchmal derart, daß man geneigt sein möchte, die Faust nicht bloß im Sack zu machen (Zusage: Sehr richtig!).

Die Bestrebungen auf Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens sind, man kann sagen, so ziemlich eingeschlafen. Wohl haben wir die Vereinbarungen unter den Eisenbahnverwaltungen, also auf dem rein vertragsmäßigen Boden, die, wie schon gesagt wurde, für uns in Baden manchmal Schwierigkeiten, wohl auch nicht immer Fortschritte gebracht haben. Allein für das Gesamtinteresse müssen wir eben gewisse Opfer zu bringen verstehen.

Die Betriebsmittelgemeinschaft, die angestrebt worden ist, scheiterte an dem Widerstande der bayerischen Regierung. Eine Gütergemeinschaft ist übrig geblieben, aber auch die ist, glaube ich, noch nicht fertig (Zusage von sozialdemokratischer Seite). Nun möchte ich glauben, daß es den Eisenbahnverwaltungen doch auch schließlich gelingen sollte, auf diesem Gebiete ein befriedigendes Ergebnis zu erzielen. Ich spreche nicht von dem nationalen Gedanken der Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs, der ja so gut wie aussichtslos ist, sondern mehr vom finanziellen und vom geschäftlichen Standpunkt aus: Wie viel Kapital geht verloren, wie viele Zeit und Kräfte werden durch Zersplitterung unnütz vergeudet! Sollte es denn bei allseitigem Entgegenkommen und gutem Willen nicht möglich sein, da endlich einen Fortschritt zu erreichen? Dank dem Genie vorausschauender Männer haben wir in den deutschen Staaten im großen und ganzen das Staatsbahnsystem; insofern ist bereits eine gewisse Einheitlichkeit vorhanden gegenüber der vielfachen Zersplitterung im Auslande mit seinem System der privaten Eisenbahngesellschaften. Sollte es nicht möglich sein, auf dieser

mächtigen, breiten Grundlage zu einer weiteren Einheitlichkeit fortzuschreiten? Ich möchte die Großh. Regierung bitten, die Sache nicht aus dem Auge zu lassen; ich hoffe, daß hier schließlich doch ein befriedigendes Resultat herauskommen wird.

Mit der Personentarifreform haben wir, finanziell betrachtet, und zum Teil auch sonst, keine glänzenden Geschäfte gemacht. (Lachen und Zurufe bei den Sozialdemokraten). Das kann man, glaube ich, jetzt schon sagen. Wir haben schweren Herzens verschiedene Opfer für die Allgemeinheit gebracht (Abg. Kolb: Wie immer!), wie immer wir eben bereit sein müssen, wo es es notwendig ist, Opfer zu bringen, wenn das große Ganze und so auch die Teile auf die Dauer gedeihen sollen.

Die Fahrkartensteuer war kein glücklicher Gedanke, wie der Herr Berichterstatter mit Recht ausgeführt hat. Ich stimme auch dem Herrn Eisenbahnminister darin zu, was er in der Budgetkommission des Näheren schon ausgeführt hat, daß einen kritischen Punkt in der Gestaltung unseres Personentarifses der große Abstand zwischen der zweiten Klasse und der Zweifelnigklasse in den Personenzügen bildet. Die Fahrkartensteuer hat diese Situation noch verschlechtert. Ob wir aber unter dieser schwierigen Lage zu der vierten Klasse kommen können, das möchte ich denn doch mit mehr als einem Fragezeichen versehen. Es ist davon die Rede gewesen, daß wir hier in Bad. n zwischen Württemberg und Elsaß-Lothringen eingewängt seien und auch deshalb nicht länger widerstehen könnten. Allein auch Württemberg ist, wenn Sie so wollen, zwischen Bayern und Baden „eingeklemmt.“ Insofern ist also unsere Stellung nicht schlimmer. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß ja schon vor der Personentarifreform die preußisch-hessische Gemeinschaft ihre vierte Wagenklasse gehabt hat, und daß es damals doch auch in dem Grenzverkehre gegangen ist. Was uns eben die vierte Wagenklasse durch und durch unsympatich macht, das ist die Erwägung, daß man in der Tat nicht einsehen kann, wie man in dem Augenblick, wo man daran geht, die erste Wagenklasse abzuschaffen, nun eine vierte wieder daran hängen kann! (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Was dabei herauskommen soll, ist doch eigentlich nicht ersichtlich. Und dann diese weitere Differenzierung unserer Bevölkerung! Das will ich ohne weiteres zugeben: Wenn sich wirklich finanziell auf die Dauer unsere Haltung ohne Schädigung des Landes nicht aufrecht erhalten ließe — bloß um Recht zu behalten, auch wenn wir an unserer grundsätzlichen Auffassung festhalten, könnten wir nach unserer Verantwortung unsere Stellung nicht zu behaupten suchen. Es ist aber unrichtig, wenn man aus den bisherigen Ergebnissen des Personenverkehrs schon einen Schluß darauf ziehen will, daß wir genötigt seien, wolten wir uns nicht finanziell dauernd schädigen, zur vierten Wagenklasse überzugehen. In dieser Beziehung hat der Herr Berichterstatter schon das Nötige bemerkt, und die Kommission wie auch dieses hohe Haus hat in seiner großen Mehrheit heute noch — ich bestätige hier das, was Herr Kollege Dr. Wildens ausgeführt hat — in der Frage dieselbe Auffassung, der schon auf dem letzten Landtage Ausdruck gegeben worden ist. Ich gebe also die Hoffnung nicht auf, daß man von dieser unglückseligen vierten Klasse vielleicht auch anderwärts wieder

zurückkommt, und wir nicht durch die Verhältnisse gezwungen werden, sie anzunehmen.

Ich wollte kein Fehl daraus machen, auf welche Eventualitäten es nach meiner Meinung vom Standpunkt der allgemeinen Interessen unseres badischen Staates und nicht zum mindesten der Festigkeit seines Eisenbahnbesitzes gegenüber gewissen Gefahren ankommen wird. Ich betone diese Gesichtspunkte ganz entschieden.

Was die finanzielle Lage unserer Eisenbahn betrifft, so stimme ich dem zu, was der Herr Berichterstatter und Herr Abg. Giebler ausgeführt haben. Wir haben keinerlei Anlaß, trübe in die Zukunft zu schauen. Unsere Einnahmen haben die Eisenbahnschuld Ende 1906 mit 6,79 Proz. verzinst; das gesamte Anlagekapital der badischen Staatseisenbahnen, woran wir ja bekanntlich etwa 250 Millionen im Verlauf der Zeit abbezahlt haben, rentierte zu 4,26 Proz. Die Einnahmen in den letzten Jahren waren so groß, wie das früher unerhört war. Sie waren allerdings in dem verfloffenen Jahre 1907 nicht mehr so hoch, aber im ganzen doch verhältnismäßig nicht so sehr geringer als in den vorhergehenden Jahren, wobei bekanntlich Uebergangsverhältnisse, die konzentrierte Einnahme aus den Kilometerheften usw., mitgewirkt haben. Es können also schlüssige Folgerungen noch nicht gezogen werden. Ich habe das Vertrauen, daß unsere Eisenbahnverwaltung, wenn sie aus demselben Geiste heraus wie bisher arbeitet, unser Eisenbahnwesen einer ersprießlichen weiteren Entwicklung entgegenführen wird und daß unserer badischen Volkswirtschaft daraus diejenige Förderung erwächst, die überall einem Gemeinwesen zuteil wird, das einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Ausgestaltung seines Verkehrswezens sich erfreut. Nachdem die Gr. Regierung in dankenswerter Weise sich auch bereit gefunden hat, unser Eisenbahnnetz weiter auszubauen, wie das die jüngst an uns gebrachte Gesetzesvorlage ausweist, so können wir darüber nur unsere volle Befriedigung aussprechen, aber auch unser Vertrauen in die Zukunft unseres Eisenbahnwesens und damit auch an diesem Teile in die Wohlfahrtsentwicklung unseres Landes! (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Hierauf wird abgedröhen.

Das Haus erklärt sich noch damit einverstanden, daß der Gesetzentwurf, die Versicherung gegen Hagelschaden betr., an die Kommission für das Versicherungswesen verwiesen wird, und daß die der Petitionskommission überwiesene Petition des Gewerkschaftsartells Karlsruhe sowie die gleichlautenden Petitionen über den Vollzug des Reichsvereinsgesetzes im Großherzogtum Baden wie die zu dem Reichsvereinsgesetz vorliegenden Anträge direkt im Plenum verhandelt werden.

Schluß der Sitzung 8 Uhr 20 Minuten.

Verichtigung.

In dem Bericht über die Verhandlungen der 2. Kammer in der 79. Sitzung ist auf Seite 1741, Spalte 1, Zeile 34 von unten statt „einen“ „keinen“ zu lesen.

* Karlsruhe, 29. Mai 81. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 30. Mai, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Bericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15 —

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

2. die Petitionen

a. der süddeutschen Verkehrskommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Höllethalbahn,
c. der an der Nebenbahn Mosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —

3. die Petitionen

a. der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einem auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
b. des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- Staatsseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
c. der Invaliden der Bad. Staatsseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilsferdingen, sowie der Stationsarbeiter dafelbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —

4. a. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),

b. den Antrag der Abgg. Geel und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Befoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),

c. den Antrag der Abgg. Horst und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a —

Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens.

* Karlsruhe, 30. Mai. 82. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 1. Juni 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Bericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15 —

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

2. die Petitionen

a. der süddeutschen Verkehrskommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Höllethalbahn,
c. der an der Nebenbahn Mosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —

3. die Petitionen

a. der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einem auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
b. des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- Staatsseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
c. der Invaliden der Bad. Staatsseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilsferdingen, sowie der Stationsarbeiter dafelbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —

4. a. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),

b. den Antrag der Abgg. Geel und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Befoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),

c. den Antrag der Abgg. Horst und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a — Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens (Fortsetzung).

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Wall.
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.