

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908**

175 (2.6.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 81. öffentliche  
Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 175.

Dienstag, 2. Juni 1908.

### Badischer Landtag.

#### == Zweite Kammer. ==

#### 81. öffentliche Sitzung

am Samstag den 30. 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 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 Verkehrscommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
    - b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Fahrradstrecke auf der Höllentalbahn,
    - c. der an der Nebenbahn Rosbach-Rudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gülertarife 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- Staats- und Kleinbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
    - c. der Invaliden der Bad. Staats- und Kleinbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
    - d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilferdingen, sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —
  4. a. den Antrag der Abgg. Ruser 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 Beförderungsverhältnisse 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. W i l d e n s. (Fortsetzung.)

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. von Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Betriebsdirektor Engler, Bauinspektor Wasmer, die Oberregierungsräte Henu und Hermann, Regierungsrat Bitterich.

Präsident Fehrenbach eröffnet um 9¼ Uhr vormittags die Sitzung.

Es werden folgende Einläufe bekanntgegeben:

1. Petition des Eisenbahnkomitees Kirchardt-Verwangen um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Eppingen-Richen nach Wimpfen-Jagstfeld, übergeben vom Abg. Neuwirth;
2. Petition der Ehefrau des Malers Philipp Heuberger in Offenburg um Rechtshilfe, übergeben vom Abg. Belzer.

Ziffer 1 wird der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, Ziffer 2 der Petitionskommission überwiesen.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort:

Präsident des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Frhr. v. Marshall: Zunächst sage ich der Budgetkommission und insbesondere dem Herrn Berichterstatter Dank für die eingehende, verständnisvolle und übersichtliche Berichterstattung über den Eisenbahnbetrieb. Ich glaube im Sinne des Hohen Hauses zu handeln, wenn ich meiner Freude darüber Ausdruck gebe, daß die Erstattung des Berichts über diesen außerordentlich wichtigen Gegenstand schon seit langen Jahren in der Hand eines Mannes liegt, der auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebs durch rastlose Arbeit eine so reiche Erfahrung und ein so großes Verständnis sich erworben hat. Möge es unserer Eisenbahnverwaltung vergönnt sein, diesen Mann noch lange seines Amtes in dieser Beziehung walten zu sehen!

Ich habe aber auch dem ganzen Hause meinen Dank auszusprechen. Die Redner, die bisher aus dem Hause zum Worte gelangt sind, bringen ausnahmslos unserem Eisenbahnbetrieb ein verständnisvolles Interesse entgegen, und wir können uns nur freuen über die strenge Sachlichkeit, mit der die Verhandlungen bisher geführt worden sind. Manches anerkennende Wort ist dabei unserer Eisenbahnverwaltung zuteil geworden. Sie wird darin einen Ansporn sehen, weiter fortzuschreiten

auf dem betretenen Wege und unseren Eisenbahnbetrieb einer immer größeren Vervollkommnung entgegenzuführen.

Besonders wohlthuend hat mich schon bei der ersten Durchsicht des Berichts berührt, daß die Fürsorge für die Beamten und Arbeiter unserer Eisenbahnverwaltung eine so hervorragende Stellung darin einnimmt. Das Hohe Haus ist dem Beispiel des Berichterstatters und der Budgetkommission gefolgt. Es war ein arbeiterfreundlicher, sozialpolitischer Zug, der bis jetzt die Verhandlungen durchweht hat.

Ich wende mich zu den Anträgen, die die Herren Abgg. M u s e r u. G e n. betreffs der Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten und die Herren Abgg. G e d u. G e n. bezügl. der Arbeitszeit der in den Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter gestellt haben. Ihre Kommission hat hier den Antrag gestellt, diesen Anträgen keine Folge zu geben, und ich möchte das Hohe Haus bitten, diesem Antrag Ihrer Kommission zu folgen. Es ist von verschiedenen Rednern in überzeugender Weise dargelegt worden, wie gewichtige Gründe diesen Anträgen entgegenstehen, wie wir insbesondere immer zu berücksichtigen haben, daß unsere Eisenbahnverwaltung nur ein Glied in der Reihe der deutschen Eisenbahnverwaltungen ist, und daß wir nicht wohl selbständig auf diesem Gebiete vorgehen können. Es ist aber auch weiter anerkannt worden, daß die Eisenbahnverwaltung ihrer Aufgabe, nach Tunlichkeit jede Erleichterung herbeizuführen, welche mit den Interessen des Betriebes vereinbar ist, nachgekommen ist, und ich kann hier nur wiederholen, daß das auch fernerhin das Bestreben der Eisenbahnverwaltung sein wird.

Es ist von verschiedenen Seiten der Wunsch ausgesprochen worden, daß seitens der Eisenbahnverwaltung mehr Fühlung mit den Arbeitern genommen werde; ich kann mich diesem Wunsche nur anschließen. Eine solche Fühlung kann aber nur dann erfolgen, wenn auf beiden Seiten Vertrauen herrscht, wenn man sich auf beiden Seiten befreit, einander entgegenzukommen. Ich möchte daher den Wunsch aussprechen, daß die Präorgane der verschiedenen Eisenbahnverbände sich einer größeren Ruhe und Sachlichkeit als bisher befleißigen möchten; es wird das der Verwaltung die Fühlungnahme wesentlich erleichtern.

Wenn ich diesen Wunsch ausspreche, so möchte ich aber auch andererseits anerkennen, daß bei den Verhandlungen, die mit der Gesamtheit der Arbeiterausschüsse unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektors in diesem Frühjahr stattgefunden haben, und in welchen die neue Arbeitsordnung für die Arbeiter des Maschinen- und elektrotechnischen Betriebes beraten worden ist, die Arbeitervertreter bei der Begründung ihrer Anträge und der Beantwortung der Einwendungen der Eisenbahnverwaltung sich im allgemeinen an den Beratungsgegenstand gehalten und ihre Ausführungen in durchaus sachlicher Weise vorgebracht haben, wie überhaupt der Ton und die Stimmung während der zweitägigen Verhandlungen durchaus befriedigend waren.

Der Herr Abg. M u s e r hat auch den weiteren Antrag gestellt, wie dies auch schon im letzten Landtag geschah, die Tarife gesetzlich festzulegen. Es ist schon von verschiedenen Seiten des Hohen Hauses diesem Antrage entgegengetreten und darauf hingewiesen worden, daß wir unsererseits nicht selbständig vorgehen können, daß wir uns immer als Glied eines großen Ganzen betrachten müssen. Es wurde ferner auch darauf hingewiesen, wie die Eisenbahnverwaltung in diesen wichtigen Fragen eine gewisse Bewegungsfreiheit haben muß, wie der Weg der Gesetzgebung ein viel zu schwerfälliger ist, um allen Bedürfnissen, die hier unvermittelt hervortreten, gleich entgegenzukommen. Ich möchte überhaupt bei

dieser Gelegenheit davor warnen, gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu viele Bestimmungen gesetzlich festzulegen. Wir haben in den letzten Jahren angefaßt der ungeheueren Steigerung des Verkehrs, bei der großen Ausgestaltung der verschiedensten Lebensverhältnisse und Lebensbedürfnisse gesehen, wie schwer es ist, allen diesen plötzlich auftretenden Bedürfnissen entgegen zu kommen, und wie da die Verwaltung eine gewisse freie Hand haben muß. Die Verwaltung ist aber deshalb nicht minder dankbar, wenn aus diesem Hohen Hause Wünsche und Anregungen ihr entgegen gebracht werden, weil sie dann im einzelnen Fall in der Lage ist, darüber zu befinden, wie sie ihre Maßnahmen mit den Wünschen der Volksvertretung am besten zu vereinbaren in der Lage ist.

Es ist in den Verhandlungen auch die Fahrkartensteuer vielfach gestreift worden. Die Großregierung hat niemals Freude an dieser Steuer gehabt und hat seiner Zeit nur schweren Herzens im Bundesrat ihre Stimme dafür abgegeben. Die Erfahrungen haben dargelegt, daß die damals gehegten Befürchtungen begründet waren. Es ist jetzt wohl ziemlich nachgewiesen, daß die Fahrkartensteuer nicht mehr eingebracht hat, als den Eisenbahnverwaltungen an Einnahmen infolge ihrer Einführung entzogen worden ist. Die Fahrkartensteuer hat entschieden darauf hingewirkt, daß die Reisenden in niederere Klassen herabgestiegen sind. Es ist dies insbesondere der Fall gewesen bei den Reisenden erster Klasse, aber auch in hohem Maße bei den Reisenden zweiter Klasse, weil unsere dritte Klasse in den Personenzügen von der Fahrkartensteuer frei ist. Die Großregierung wird bestrebt sein, alle Tendenzen zu unterstützen, die auf eine Beseitigung dieser Steuer oder doch wenigstens eine Reform derselben hinzielen.

Wir dürfen aber die geringeren Einnahmen aus unserem Personenverkehr nicht allein der Einführung der Fahrkartensteuer zuschreiben. Es ist schon von dem Herrn Abg. Vinz besonders betont worden, wie gerade die verhältnismäßig große Spannung, die zwischen dem Preise der 2. und der 3. Klasse in den Personenzügen besteht, wesentlich dahin wirken muß, die Reisenden zu veranlassen, die wohlfeile und doch bei uns recht gut ausgestattete 3. Klasse zu benutzen. Ich habe schon in der Kommission daran erinnert, daß ich mich niemals mit dem früher ventilierten Gedanken habe befreunden können, die kilometrischen Preise der drei Klassen auf 6 Pfg. für die 1., 4 Pfg. für die 2. und 2 Pfg. für die dritte Klasse festzusetzen. Es ist immer mißlich, wenn der Preis einer Klasse doppelt so hoch ist wie der der nächstfolgenden, denn das sagt der Reisende, wenn ich Gelegenheit habe, für den halben Preis nahezu ebensogut zu fahren, abgesehen von der Polsterung, die unter Umständen im Sommer gar nicht erwünscht ist, so halte ich mich für verpflichtet, eine kleine Unbequemlichkeit, wie sie vielleicht in der stärkeren Besetzung des Wagens liegt, mit in Kauf zu nehmen und dafür nur die Hälfte zu zahlen. Bei uns sind jetzt aber die Preise in den Personenzügen so normiert, daß der Preis der 2. Klasse nicht bloß das Doppelte des Preises der 3. Klasse beträgt, sondern daß sie, sogar abgesehen von der Fahrkartensteuer, die noch dazu kommt, um 125 Prozenturer ist als die 3. Klasse, und das hat, namentlich seitdem das Kilometerheft nicht mehr in Kraft ist, aber auch schon zu der Zeit, wo es noch in Kraft war, ein ganz erhebliches Herabsteigen in die 3. Klasse zur Folge gehabt, zumal ja auch Züge mit 3. Klasse zu 2 Pfg. geführt werden, die sehr schnell fahren und außerordentlich beliebt sind.

Ich möchte hier nur ein kleines zahlenmäßiges Beispiel anführen. Im Jahre 1905 fuhr von allen Reisenden  $3\frac{1}{2}$  Proz. 1. Klasse, 25 Proz. 2. Klasse und

71 $\frac{1}{2}$  Proz. 3. Klasse, bei der ja damals nicht unterschieden wurde zwischen Schnell- und Eilzügen einerseits und Personenzügen andererseits. Nach den für den Monat März 1908 gemachten Aufzeichnungen führen gegenüber dem ganzen Jahre 1905 in der 1. Klasse nur noch  $\frac{1}{2}$  Proz., in der 2. Klasse nur noch 9 $\frac{1}{2}$  Proz., in der 3. Klasse in den Schnell- und Eilzügen 19 Proz., in der 3. Klasse in den Personenzügen etwa 71 Proz. aller Reisenden. Unterscheiden wir einmal, um es kurz zu machen, einfach zwischen Polsterklassen und Holzklassen, so führen im Jahre 1905 in den Polsterklassen 28 $\frac{1}{2}$  Proz., in der Holzklasse 71 $\frac{1}{2}$  Proz. der Reisenden, im März 1908 in den Polsterklassen etwa 10 Proz. und in den Holzklassen 90 Proz. Diese Zahlen geben zu denken. Ich will nicht weiter über die Frage mich auslassen, wie etwa diesem Mißstande — denn als solchen müssen wir ihn bezeichnen — vorgebeugt werden kann. Wir werden dazu später Gelegenheit haben.

Seitens des Herrn Berichterstatters ist es rühmend anerkannt worden, daß die Zugverspätungen sehr erheblich nachgelassen haben. Die Zugverspätungen im Verlaufe des vorigen Sommers, namentlich die Verspätungen der großen Schnellzüge, waren uns ein Gegenstand fortwährender Sorge. Es wird durch derartige Verspätungen die Sicherheit des Betriebs ganz entschieden gefährdet. Solche Verspätungen haben auch nicht allein ihre großen Nachteile wegen der Anschlüsse, die dadurch versäumt werden, und auf die mit Rücksicht auf den Fahrplan die Reisenden sich eingerichtet haben, sondern sie bedingen überhaupt eine Störung im Kurs der Züge. Namentlich habe ich es immer auf das lebhafteste beklagt, daß diese Zugverspätungen den Arbeiterverkehr wesentlich beeinträchtigt haben. Wenn ein Schnellzug durch eine große Strecke durchlaufen soll, so muß dieselbe für ihn freigehalten werden, die langsamer fahrenden Züge sind zurückzuhalten; die Folge der Verspätungen der Schnellzüge war, wie mir wiederholt berichtet worden ist, daß namentlich auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Pforzheim ganz empfindliche Störungen der Arbeiterzüge eingetreten sind, denen nun, wie ich hoffen darf, einigermaßen abgeholfen ist. Der Mann, der den ganzen Tag streng gearbeitet hat, hat ein Recht darauf, einigermaßen rechtzeitig nach Hause zu kommen (Abg. Kolb: Sehr richtig!), und es wird darum auch kein Mittel untersucht gelassen werden, um diesen beklagenswerten Störungen abzuwehren, natürlich soweit dies finanziell irgend möglich ist. Denn, wie vielfach gesagt wurde, für den Nachbarschaftsverkehr und Ortsverkehr einerseits und für den durchgehenden Verkehr andererseits besondere Gleisstraßen anzulegen, das wird in absehbarer Zeit nicht möglich sein. Es hat es sich also, wie gesagt, die Eisenbahnverwaltung zu ihrer ganz besonderen Aufgabe gemacht und ist darin vom Eisenbahnrat nachdrücklich unterstützt worden, diesen Verspätungen abzuwehren, die notleidenden Züge, wie wir sie genannt haben, zu sanieren. Wir konnten aber da nicht allein für uns vorgehen, wir mußten auch mit anderen Verwaltungen uns benehmen, und ich kann nur sagen, es hat gerade die Sanierung einzelner Züge ein ganz besonderes Maß von Arbeit für die Eisenbahnverwaltung nötig gemacht.

Der Herr Abg. Binz hat über die mangelhafte Verbindung von Karlsruhe mit der Pfalz geklagt. Ich verkenne nicht, daß hier noch Manches verbesserungsbedürftig ist. Ich möchte bei dieser Gelegenheit, wie ich es auch schon wiederholt im Eisenbahnrat getan habe, es überhaupt beklagen, daß in Süddeutschland die Verbindungen von Ost nach West und von West nach Ost bei weitem nicht so gut ausgebildet sind wie die Verbindungen von Nord nach Süd (Sehr richtig!).

Das hängt eben damit zusammen, daß jeweils verschiedene Eisenbahnverwaltungen unter einen Hut gebracht werden müssen; es hängt auch damit zusammen, daß die leidige Konkurrenz zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen dabei eine viel zu große Rolle spielt. Wir werden aber tun, was in unseren Kräften steht, um diesen Verkehr von Ost nach West noch besser auszubilden, und da wird es uns hoffentlich auch gelingen, den hier geäußerten Wünschen entsprechend eine effiziente Zugverbindung mit der Pfalz herbeizuführen.

Ich möchte auch noch darauf aufmerksam machen, daß hier besondere Schwierigkeiten deshalb zu überwinden sind, weil so viele Anschlüsse zu berücksichtigen sind. Gerade diese Transversalbahnen sind für unsere Fahrplantechniker ein Schmerzenskind, weil die Zahl der Anschlüsse, die berücksichtigt werden müssen, eine sehr große ist. Nehmen wir z. B. nur die Bahn von Freiburg nach Colmar. Da muß in Freiburg Rücksicht genommen werden auf den Anschluß nach drei Richtungen hin, in Gottenheim auf den Anschluß an die östliche Kaiserstuhlbahn, in Breisach auf den Anschluß an die westliche Kaiserstuhlbahn und endlich in Colmar wieder auf drei Eisenbahnen, auf die Bahnen nach Straßburg, nach Basel, nach Mülhausen. Das macht die Gestaltung des Fahrplanes und die Erzielung guter Anschlüsse außerordentlich schwierig. Die Eisenbahnverwaltung wird auch hier in ihrem Bestreben nicht erlahmen, eine Besserung herbeizuführen.

Im Zusammenhange damit haben der Herr Abg. Binz und vor ihm schon der Herr Berichterstatter — und es ist auch von der anderen Seite des Hauses dem zugestimmt worden — das Gesuch des Badischen Landesverbandes zur Hebung des Fremdenverkehrs demselben eine größere Unterstützung zuteil werden zu lassen, befürwortet. Ich kann hier erklären, daß die Eisenbahnverwaltung es sich wird angelegen sein lassen, diesem Gesuch entgegenzukommen, nicht allein durch eine größere Zuwendung von Mitteln, sondern auch dadurch, daß sie lebendige Fühlung mit ihm unterhält. Es ist nur zu wünschen, daß auch der Verband der Verkehrsvereine seinerseits nichts versäumt, um diese Fühlung mit der Eisenbahnverwaltung bei allen wichtigen Maßnahmen, die er trifft, auch eintreten zu lassen.

Es wurde beantragt — wie auch schon in früheren in diesem Hohen Hause eingebrachten Anträgen —, den Eisenbahnrat auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Ich glaube, daß auch hier dasjenige gilt, was ich schon vorhin erwähnt habe, daß man nicht zu viele Gegenstände gesetzlich reglementieren soll. Ich glaube, daß es auch hier für die Regierung erwünscht ist, eine gewisse Freiheit der Bewegung zu haben. Sie war immer bestrebt, tunlichst allen in Betracht kommenden Berufskreisen im Eisenbahnrat eine Vertretung zu schaffen. Nun sind es verschiedene Interessentengruppen, die in den Eisenbahnrat zu wählen haben; das geschieht durch die berufenen Organe derselben. Infolge der abgeänderten Gesetzgebung haben aber diese Organe in der letzten Zeit vielfach gewechselt. Es wäre deshalb notwendig gewesen, ein Gesetz über den Eisenbahnrat immer wieder abzuändern, nachdem eine Abänderung in der beruflichen Vertretung dieser einzelnen Interessentengruppen eingetreten war. Der schwerfällige Apparat der Gesetzgebungsmaschine brauchte aber nicht in Bewegung gesetzt zu werden, weil die Regierung die erforderlichen Maßnahmen gleich von sich aus ergreifen konnte.

Was nun die Vertretung des Arbeiterstandes im Eisenbahnrate betrifft, so halte ich diesen Wunsch für berechtigt. Ich habe daher auch in der Kommission schon erklärt, daß der Erfüllung desselben näher getreten werden soll, sobald ein Gesetz über die Arbeitskammern

oder vielleicht über Arbeiterkammern zur Verabschiedung gebracht sein wird. Sollte die Hoffnung nicht vorliegen, daß ein solches Gesetz in Bälde zustande kommt, so wird die Großh. Regierung Mittel und Wege finden, um in anderer Weise den Wünschen der Arbeiter entgegenzukommen, und es sind ja dafür insbesondere vom Herrn Abg. Dr. Frank wertvolle Fingerzeige gegeben worden.

Wir wollen uns nach wie vor bestreben, den Betrieb unserer Eisenbahnen kaufmännisch zu führen, aber dies nur im richtigen Sinn dieses Wortes, wie es von dem Herrn Abg. Binz näher ausgeführt worden ist. Aber gerade damit wir es können, bedürfen wir auch einer gewissen Bewegungsfreiheit.

Ich möchte hier auch noch besonders eines Antrages des Herrn Abg. Seck gedenken, der wegen der Beschaffung unseres Wagenmaterials eingebracht worden ist. In dieser Beziehung muß ich darauf hinweisen, daß seitens der Großh. Regierung bereits im Sinne dieses Antrages verfahren worden ist. Davon kann natürlich keine Rede sein, daß wir den im Lande bestehenden Waggonfabriken ein Monopol einräumen bezüglich der Beschaffung der Wagen für unsere Bahn. Wir würden damit diesen industriellen Unternehmungen selbst einen schlechten Dienst erweisen, denn die Folge würde sein, daß andere Verwaltungen sich ihnen gegenüber abschließen würden. Wir können aber auch aus dem Grunde nicht hieran denken, weil wir sonst den badischen Fabriken vollständig ausgeliefert sein würden. Wir müssen also der bestehenden Verordnung entsprechend immer eine weitere oder engere Ausschreibung eintreten lassen. Wir müssen auch nichtbadische Fabriken aufordern, ihre Angebote bei Beschaffung von Wagen einzureichen. Wir müssen ihnen auch kleinere Lieferungen übertragen, weil wir sonst vollständig Gefahr liefen, die finanziellen Interessen unserer Bahnen außer Acht zu lassen. Wie sehr wir aber auf badische Firmen Rücksicht genommen haben, das können Sie aus Folgendem entnehmen: Seit Bestehen der Waggonfabrik Raftatt, also seit Mitte 1898, wurden zur Beschaffung von Eisenbahnwagen im ganzen 26 Millionen Mark verwendet; davon entfielen auf badische Firmen 22 Millionen Mark (oder 85 Proz.), auf die Waggonfabrik Raftatt allein 8 200 000 Mark (oder 31,3 Proz.). Sie sehen also, daß auf die badischen Waggonfabriken, und insbesondere auch auf die neugegründete Fabrik in Raftatt, entsprechend Rücksicht genommen worden ist. Leider haben gerade bei dieser Fabrik sich bedenkliche Fristüberschreitungen ergeben, obgleich die von der Eisenbahn ihr gestellten Fristen ziemlich lang bemessen waren. Es hat dieser Umstand, daß das bestellte Wagenmaterial zu spät abgeliefert wurde, unserer Eisenbahnverwaltung schon schwere Angelegenheiten bereitet; ich gebe hier der Hoffnung Ausdruck, daß solche Fristüberschreitungen seitens der genannten Fabrik in Zukunft vermieden bleiben.

Ich glaube, mich zunächst auf diese Ausführungen beschränken zu sollen, und schließe mit dem Wunsche, daß es dem verständnisvollen Zusammenwirken der Volksvertretung und der Eisenbahnverwaltung auch fernerhin gelingen möge, unser Eisenbahnwesen nicht allein auf seiner bisherigen Höhe zu erhalten, sondern es einer immer größeren Vervollkommnung entgegenzuführen, damit es imstande ist, den erhöhten Anforderungen, die die rastlos fortschreitende Entwicklung des Verkehrs an dasselbe stellt, auch fernerhin gerecht zu werden! (Beifall)

Abg. Kolb (Soz.): Die diesjährigen Verhandlungen über unser Eisenbahnbetriebsbudget stehen unter dem deprimierenden Eindruck der finanziellen Ausfälle, die wir infolge der Einführung der Tarif-

reform und infolge der damit verbundenen Beseitigung unseres Kilometerheftes erlitten haben. Ich bin überzeugt, daß man es im Volke nicht verstehen würde, wenn wir die Gelegenheit vorübergehen ließen, ohne auf die Dinge, die auf dem letzten Landtag verhandelt worden sind, zurückzugreifen, u. gegenüber etwaigen weiteren Maßnahmen, die in derselben Richtung getroffen werden sollten, ein Warnungssignal ertönen zu lassen.

Unter der Herrschaft des Kilometerheftes haben wir fortgesetzt steigende Einnahmen im Personenverkehr zu verzeichnen gehabt; seitdem das Kilometerheft beseitigt ist, haben wir ganz erhebliche Ausfälle zu verzeichnen, von denen ja allerdings bis jetzt im einzelnen noch nicht festzustellen war, inwieweit sie auf die Einführung der Tarifreform, auf den Zweipennigtarif und auf die Fahrkartensteuer usw. zurückzuführen sind. So viel aber scheint mir festzustehen, daß die Einführung der Tarifreform, die Beseitigung des Kilometerheftes und die Fahrkartensteuer ganz zweifellos Maßnahmen waren, die auf das finanzielle Ergebnis unserer badischen Eisenbahnen einen äußerst ungünstigen Einfluß ausgeübt haben.

Was insbesondere die Fahrkartensteuer betrifft, so muß ich ganz offen gestehen, daß ich heute noch nicht begreife, wie die Eisenbahnverwaltungen, wie überhaupt die Regierungen dazu gekommen sind, einer solchen Steuer ihre Zustimmung zu geben. Es war ganz sicher voranzusehen, daß erstens einmal die Steuer nicht dasjenige finanzielle Ergebnis haben würde, das man glauben zu dürfen; und es war weiter voranzusehen, daß die Steuer ganz zweifellos eine Abwanderung der Bevölkerung von den höheren Klassen in die niedrigeren zur Folge haben würde, die Verschleppungen und damit finanziell ein sehr ungünstiges Resultat zeitigen müßte.

Wir haben gerade in den letzten Tagen in den Zeitungen sehr viel über die Unzufriedenheit gelesen, die sich in weiten Kreisen der Bevölkerung über die neue Vermögenssteuer und die damit hervorgeratene Belastung der städtischen Bevölkerung ergeben hat. Ich glaube aber, daß, wenn ein Jahr herum ist und die Geschäftsleute erst den Schaden überblicken können, der ihnen durch die Beseitigung des Kilometerheftes zuteil geworden ist, sie dann gewahr werden, daß dieser Schaden noch ein ungleich größerer ist als die durch die Vermögenssteuer verursachte Steigerung der Steuerlast. Es gibt Geschäftsleute, bei denen die Mehrausgaben, die ihnen infolge der Beseitigung des Kilometerheftes erwachsen, sich nach vielen Hunderten belaufen. Das wird ganz zweifellos wieder auf den ganzen Betrieb abgewälzt werden müssen, und so wird wiederum die breite Masse der Bevölkerung dadurch in Mitleidenschaft gezogen.

Auf der anderen Seite muß konstatiert werden, daß die Tarifreform uns aber auch nach gar keiner Richtung hin einen wesentlichen Vorteil gebracht hat. Der Herr Abg. Dr. Wildens hat allerdings in seinem Berichte darauf hingewiesen, daß die Einführung des Zweipennigtarifes in der dritten Klasse insofern den breiten Schichten der Bevölkerung zugute gekommen sei, als sie jetzt eben erheblich billiger als früher mit dem Kilometerheft fahren. Ich meine, man überschätzt dabei doch die Wirkung des Zweipennigtarifes. Einmal schon deshalb, weil wir in Baden auch ohne diese Tarifreform meines Erachtens zum Zweipennigtarif hätten kommen müssen; denn die ganze Kammer war ja einmütig der Auffassung, daß der Satz des Kilometerheftes auf zwanzig bzw. zehn Mark heruntergesetzt werden müsse, und damit hätten wir ja den Zweipennigtarif bekommen — nur noch in viel, viel besserer Form: indem wir für den Zweipennigtarif gleichzeitig noch hätten die Schnellzüge benötigen können. Aber auch ganz abgesehen

davon halte ich den Hinweis auf die Landbevölkerung durchaus nicht für durchschlagend, denn nicht die Landbevölkerung ist es, die vorzugsweise die Eisenbahnen frequentiert, sondern es ist die städtische Bevölkerung, es ist die gewerbliche, die industrielle Bevölkerung, die unsere Eisenbahnen rentabel macht. Diese wird in erster Linie durch die Tarifreform belastet, und das, was so dem Lande zugute kommt, ist gegenüber dem Schaden, den man der städtischen Bevölkerung zugefügt hat, außerordentlich minimal.

In unmittelbarer Verbindung mit der Debatte über den Zweipfennigtarif steht ja auch die Frage der Einführung der vierten Wagenklasse. Es ist zwar hervorgehoben worden, man solle darüber heute nicht viel reden, allein ich glaube, wir würden einen Fehler begehen, wenn wir bei dieser Debatte so ganz stillschweigend über die Frage der Einführung einer etwaigen vierten Wagenklasse hinweggehen würden. Die Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Binz in dieser Beziehung waren sehr geheimnisvoll. Er hat davon gesprochen, daß man für die Einführung einer vierten Wagenklasse keine „Sympathien“ habe, aber wenn aus finanziellen oder anderen Gründen die Notwendigkeit hervortreten würde, eine Änderung am bestehenden System herbeizuführen, so „könne man sich dem auf die Dauer nicht widersetzen“. Auch für die Tarifreform, auch für die Beseitigung des Kilometerheftes waren keine „Sympathien“ in diesem hohen Maße vorhanden, trotzdem aber hat man die Vorschläge der Regierung akzeptiert. Ich für meine Person habe die Überzeugung, daß dieselben Herren, die damals den Fehler begangen haben, die Tarifreform zu akzeptieren und damit die Beseitigung des Kilometerheftes herbeizuführen, auch für die Einführung der vierten Wagenklasse zu haben sein werden. Das geht schon aus der ganzen Art und Weise hervor, wie man heute zu dieser Einführung Stellung nimmt (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Die Stellung gegenüber dieser Frage ist heute lange nicht mehr so entschieden und so scharf präzisiert, wie sie es noch auf dem letzten Landtage war. Auf dem letzten Landtage haben wir von den Herren zwar die „Notwendigkeit der Tarifreform“ einsehen und begründen hören, aber wir haben gehört, daß sie „unter gar keinen Umständen für die Einführung der vierten Wagenklasse“ seien — heute aber rechnet man schon damit. Man hat die Auffassung, daß über die Herren eine fatalistische Stimmung gekommen ist, sie sehen, daß das nicht mehr abgewendet werden kann, daß wir uns auf einen Weg begeben haben, auf dem man zur vierten Wagenklasse absolut kommen muß. Ich stehe nun nicht auf dem Standpunkt, daß diese Einführung aus betriebstechnischen Gründen im Hinblick auf den Grenzverkehr notwendig wäre. Wir haben unseren Grenzverkehr mit der vierten Wagenklasse schon unter der Herrschaft des Kilometerheftes gehabt, und es hat damals kein Mensch darüber geklagt, daß da irgendwelche Missetände hervorgerufen seien. Nun auf einmal soll das ein ungeheurer großer Missetand sein, wenn Baden nicht auch die vierte Wagenklasse hat, weil Preußen sie schon längst hat! Der Grund ist also nach keiner Richtung hin stichhaltig. Er würde auch sofort wegfallen, wenn man eine andere Einrichtung treffen, wenn man nämlich dazu übergehen wollte, den Nahverkehr vom Fernverkehr zu trennen. Ich werde auf diesen Gegenstand nachher noch des Näheren zurückkommen.

Der Herr Minister hat auch eben wieder die Notwendigkeit der vierten Wagenklasse indirekt damit begründet, daß er sagte, die finanzielle Spannung zwischen der II. und der III. Klasse sei eine zu große, und die Folge davon sei, daß eben sehr viele Leute, die andernfalls dritter Klasse fahren würden, wenn wir zwischen der

vierten und der zweiten noch eine Klasse einschoben würden, dritter Klasse fahren. Ich glaube, der Herr Minister täuscht sich darin, und die Zahlen, die er über die Frequentierung der einzelnen Klassen vom Monat März uns vorgetragen hat, widerlegen diese Behauptung, daß ein erheblich größerer Teil der Bevölkerung die dritte Klasse benutzen würde. Auch in Württemberg zeigt sich immer mehr und mehr, daß die Bevölkerung in die vierte Klasse abwandert, und zwar aus einem ganz einfachen Grunde: Solange die vierte Klasse so eingerichtet ist, wie wir in Süddeutschland es wünschen müssen, so lange gleicht sie aufs Haar unserer dritten Klasse, und kein vernünftiger Mensch wird in die dritte Klasse gehen und dort 3 Pf. zahlen, wenn er in der vierten Klasse genau so bequem und genau so „nobel“ fährt, wie er in der dritten Klasse fahren kann. Diese vierte Klasse hätte nur dann einen Sinn, wenn man sie auf preussische Art einrichtete, d. h. den größten Teil der Sitzplätze herausnehmen und dafür Riemen an der Decke anbringen würde, damit sich die Leute heben können, damit sie nicht umfallen, wenn sie über irgend eine Beiche hinüberfahren. Aber ich meine, die badische Bevölkerung hat es wirklich nicht verdient, daß man sie so behandelt, wie man heute noch es in Preußen in der vierten Wagenklasse tut. Ich habe einmal im vorigen Jahre bei einem Ausflug die vierte Wagenklasse in der Pfalz benützt. Ich würde es in meinem Leben nicht mehr tun, wenn ich nicht absolut aus finanziellen Gründen dazu gezwungen wäre. Denn es ist eine geradezu unwürdige Art der Behandlung der Bevölkerung, der Reisenden, wie sie jetzt noch üblich ist, und ich wundere mich nur, daß die preussische Bevölkerung sich auf die Dauer etwas derartig Unwürdiges hat gefallen lassen. Für die Viehbeförderung richtet man alle möglichen Bequemlichkeiten ein, damit dem Vieh ja nichts passiert, aber auf den Menschen nimmt man in der vierten Klasse nicht einmal so viel Rücksichten, wie man auf das Vieh nimmt.

Der jetzige Zustand hat auch insofern etwas sehr Nachteiliges, als wir heute wieder drei verschiedene Zugsgattungen haben, während wir unter der Herrschaft des Kilometerheftes nur eine Zugsgattung hatten. Wenn ich ein Kilometerheft in der Tasche hatte, dann brauchte ich nicht erst lange den Fahrplan zu studieren, ist es ein Schnellzug, ein Eilzug oder gar ein gewöhnlicher Bummelzug, sondern ich machte meinen Eintrag und setzte mich in den Zug hinein; war es ein Schnellzug, umso lieber, war es ein Bummelzug, so konnte ich auch nichts machen. Heute muß man sich einem ganz intensiven Studium des Fahrplans unterwerfen, und es kann passieren, daß man dann doch etwas übersieht, daß man sich statt in einen Eilzug in einen Schnellzug setzt und einen Zuschlag zahlen muß, oder, wenn man eine längere Strecke fahren muß, ein Stück der Strecke im Bummelzug fahren und auf einer Station in einen Schnellzug übergehen und sich deshalb einen Zuschlag lösen muß.

Das sind alles Unbequemlichkeiten des Verkehrs, die unter allen Umständen beseitigt werden sollten, und wenn wir so oft von der kaufmännischen Betriebsweise reden, so meinen wir nicht das, was der Herr Abg. Binz unter dem Schlagwort des kaufmännischen Betriebs verstanden hat, sondern wir meinen das, was darunter verstanden werden muß, nämlich die Beseitigung aller überflüssigen Schikanen, die heute noch im Personenverkehr vorhanden sind und an deren Stelle eine durchgreifende Vereinfachung treten muß, die dem Reisenden das Reisen nicht verleidet, wie das heute tatsächlich der Fall ist. Wir haben, wie gesagt, heute drei verschiedene Zugsgattungen, den gewöhnlichen Bummelzug, der die III. Klasse mitführt, den Eilzug, indem dieselben Wagen mitgeführt

werden, wo man aber statt 2 Pf. schon 3 Pf. zahlen muß, und dann kommt der Schnellzug, der in den meisten Fällen an denselben Stationen hält wie der Sitzzug, wo man aber noch einen Zuschlag bezahlen muß. Wie will man es vom kaufmännischen Standpunkt aus rechtfertigen, für einen Zug, der an genau so viel Stationen hält wie die anderen, einen besonderen Zuschlag zu erheben! Das sind überflüssige bürokratische Schikanen, die eben der Bureaucratie nicht aus dem Kopf herauszubringen sind, weil sie immer glaubt, damit finanzielle Effekte erzielen zu können. Das Gegenteil ist aber der Fall. Machen Sie doch einmal solche Experimente auf dem Gebiete des Güterverkehrs. Was werden Sie dabei erleben? Einen kolossalen Ausfall würden Sie erleben, wenn Sie die Industriebevölkerung mit solchen Schikanen beim Güterverkehr belasten wollten. Aber beim Personenverkehr behält man das immer noch bei und meint, wer weiß wie gute Geschäfte man damit gemacht hat. Ich glaube, es ist längst der Beweis erbracht, daß jede durchgreifende Reform, die eine Verbilligung und eine Erleichterung des Verkehrs bedeutet, finanziell einen äußerst günstigen Effekt hat. Wir haben bei dem 2 Pf.-Tarif gesehen, daß die Steigerung der Frequenz eine ganz ungeheure war. Hätten wir damit nicht zugleich eine Verteuerung des Schnellzugverkehrs bekommen, so bin ich der festen Ueberzeugung, es wären die Ausfälle, die wir haben, nicht eingetreten. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Diese Ausfälle sind in der Hauptsache lediglich darauf zurückzuführen, daß eben eine erhebliche Verteuerung des Schnellzugverkehrs eingetreten ist.

Wenn man den Betrieb kaufmännisch betreiben will, dann müßte man vor allen Dingen zur Beseitigung der vielen Wagenklassen kommen. Vier Wagenklassen für die Personenbeförderung! Zu was denn auch? Der Herr Minister hat uns vorhin eine Statistik aufgemacht, wonach im März vorigen Jahres in der ersten Klasse 3,5 Prozent der Reisenden gefahren sind und in diesem Jahre noch 1,5 Prozent. Ziehen wir davon noch die ab, die überhaupt nichts bezahlen, wenn sie in erster Klasse fahren, die sich nur auf Staatskosten in der ersten Klasse befördern lassen, was bleibt dann überhaupt noch übrig von Reisenden in erster Klasse? Garnichts oder fast nichts mehr! Und dafür führt man eine erste Klasse, die im wesentlichen genau dieselbe Einrichtung hat wie die zweite Klasse, nur mit dem Unterschied, daß die Polster andere Farben haben, und mit dem Unterschied, daß, weil diese Klasse eben so teuer ist, die Leute, die erster Klasse fahren, von vornherein die Aussicht haben, sehr bequem zu fahren und ein ganzes oder zum mindesten ein halbes Abteil zu besitzen. Ich meine, das ist vom kaufmännischen Standpunkt aus durchaus nicht zu rechtfertigen, daß man ein solches Wagenmaterial, das niemals sich rentiert, das von vornherein eine schwere finanzielle Belastung des Betriebes mit sich bringt, immer noch mitführt. Dann kommt die zweite Klasse, die natürlich auch nicht rentabel ist und auch nicht rentabel sein kann, solange sie so teuer ist. Wenn wir verlangen würden, den Tarif in der zweiten Klasse herabzusetzen, so würde uns ganz zweifellos vom Regierungstisch eine Rechnung gemacht werden, wie groß die Ausfälle infolgedessen wären. Ich habe aber die feste Ueberzeugung, wenn man den Tarif in der zweiten Klasse so normieren würde, daß die zweite Klasse besetzt wäre — und das wäre doch vom Standpunkt der Verwaltung, vom kaufmännischen Gesichtspunkt aus das Richtige —, daß dann die zweite Klasse sich wenigstens ebenso rentabel erweisen würde wie die dritte Klasse. Und mit zwei Klassen kommt man im Eisenbahnverkehr vollständig aus. Wer darüber hinaus noch besondere Bequemlichkeiten haben will, mag besonders dafür zahlen. Be-

sondere Bequemlichkeiten müssen in der ganzen Welt auch besonders honoriert werden. Wenn jemand ein ganzes Wagenabteil oder ein halbes Wagenabteil haben will, dann soll er sich eben in Gottesnamen die entsprechende Zahl von Fahrkarten für ein ganzes oder ein halbes Wagenabteil lösen. Nur der hat Anspruch auf eine solche Bequemlichkeit, der sie auch bezahlt. Aber daß die Leute in der ersten und zweiten Klasse derart bequem befördert werden, wie das heute der Fall ist, und dafür die Bevölkerung, die tatsächlich die Rentabilität im Personenverkehr hervorbringt und in der dritten oder vierten Klasse reist, derartig zusammengedrückt ist, wie das heute der Fall ist, das ist eine große Ungerechtigkeit und obendrein vom kaufmännischen Standpunkt aus in gar keiner Weise zu rechtfertigen.

So wie die Dinge aber gegenwärtig liegen, ist natürlich sehr wenig zu machen. Ich habe zu unserer Eisenbahnverwaltung nicht das Vertrauen — ich kann es nicht haben aus dem ganzen Verlauf der Entwicklung in den letzten Jahren —, daß sie gegenüber den Anforderungen Preußens in der Zukunft entscheidener auftreten wird. Der Moment, die Dinge anders zu gestalten, ist eben endgültig verpaßt worden vor ein paar Jahren, wo die Frage des Zusammenschlusses der drei süddeutschen Staaten ventilirt worden ist. Damals haben sich die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen genau so kurzschichtig und rückständig gezeigt wie zu den Zeiten, als Bismarck die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen anzustreben veruchte. Hätte man damals, vor etwa 6, 7 Jahren, einen Zusammenschluß der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen herbeigeführt, so hätte Preußen niemals den Einfluß gewinnen können, den es heute hat, und man hätte bei diesem Zusammenschluß das Kilometernetz ganz gut auf die drei süddeutschen Staaten ausdehnen können. Das wäre finanziell und sonst ein ganz kolossaler Vorteil gewesen. Statt dessen aber hat jede Eisenbahnverwaltung der andern Konkurrenz gemacht, und da war es gar kein Wunder, daß das große Preußen einen nach dem andern klein gekriegt hat und schließlich heute alle Eisenbahnverwaltungen gezwungen sind, den Maßnahmen Preußens Rechnung zu tragen. Und wenn der Herr Abg. Vinz. gestern gemeint hat, daß die Bestrebungen, die auf Vereinheitlichung unseres Verkehrswezens hinielen, eingeschlagen sind, so scheint es mir beinahe, daß der Herr Abg. Vinz. in den letzten Jahren kein Studium dieser Frage eingeschlagen ist. (Seiterteit.) Wie kann man heute davon reden, daß die Bestrebungen auf Vereinheitlichung der Eisenbahnen eingeschlagen sind, wo Preußen fort und fort bemüht ist, durch alle möglichen Maßnahmen die ganzen deutschen Eisenbahnen unter die preussische Oberhoheit zu bringen! Wir hören ja gerade jetzt eben aus dem Munde des Herrn Ministers, wie die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen sich gegenseitig Konkurrenz bereiten; allen voran natürlich Preußen, denn diese Konkurrenzmanöver dienen ja nur dazu, die anderen Eisenbahnverwaltungen nach und nach mürbe zu machen. Was aber dann kommt, wenn Preußen auch auf dem Eisenbahngelände in Deutschland die Vorherrschaft besitzt, darüber brauchen wir uns keinen Illusionen hinzugeben. Es wird auch auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs nicht anders werden, und es wird auch nicht der geringste Fortschritt erreicht werden können, solange wir in Preußen keine andere Volksvertretung haben. Wir werden aber tatsächlich, wenn es so weiter geht, auf die Dauer gegenüber Preußen nicht standhalten können, weil wir immer schwächer werden, weil wir uns schon zum Teil ausgeliefert haben durch die Tarifreform, weil wir auf dem Gebiete der Eisenbahn überhaupt nicht mehr frei sind — es sei denn, daß die drei süddeutschen Staaten bei der künftigen Tarif-

reform zusammengehen, aber daran glaube ich nicht. Der Anfang ist damit gemacht worden, daß die Main-Neckarbahn ausgeliefert wurde; das war der erste große Fehler, und alle diejenigen, die damals gewarnt haben, die man damals ausgelacht, die man damals als Pessimisten bezeichnet hat, sie haben in jenem Punkte recht behalten, und sie werden weiterhin recht behalten. Wir haben auf dem letzten Landtag gesagt, die Annahme der Tarifreform bedeute die Einführung der vierten Wagenklasse; man hat uns das entschieden bestreiten wollen, aber wir werden später sehen, daß wir recht gehabt haben. Diese Entwicklung geht mit absoluter Notwendigkeit vor sich, eines hat das andere unbedingt im Gefolge, und wir können da kaum noch einen anderen Weg einschlagen.

Nun hat der Herr Abg. Binz davon gesprochen, daß bei dem Eisenbahnbetrieb vor allen Dingen auf die wirtschaftlichen und sozialen Interessen Rücksicht genommen werden solle. Das ist auch mein Standpunkt, ich bedauere nur, daß das nicht geschieht, wenigstens nicht auf dem Gebiete des Personenverkehrs. Geht denn das auf die sozialen Interessen Rücksicht nehmen, wenn man diejenigen Leute, die das Geld haben, um die erste Klasse zu benutzen, derartig bevorzugt, während die große Masse derartig benachteiligt wird, wie das heute der Fall ist? Heißt das die sozialen Interessen berücksichtigen, wenn man für die Leute, bei denen am meisten die Zeit Geld ist, einen Tarif festsetzt, der weit über das hinausgeht, was man erheben sollte, und wenn man ihnen zumutet, auf den weitesten Strecken mit dem Bummelzuge zu fahren, anstatt auf die schnellste Weise befördert zu werden? Wenn jemand eine Vergnügungsreise in die Schweiz macht und dabei zwölf oder sechs Stunden mehr braucht, so spielt das volkswirtschaftlich gar keine Rolle; es aber ein Arbeiter, der nach Konstanz will, der dort Arbeit gefunden hat und die Stelle antreten will, einen ganzen oder einen halben Tag auf der Bahn herumbummelt, das spielt volkswirtschaftlich eine sehr große Rolle. Ich habe schon auf dem letzten Landtag gesagt, wenn es möglich wäre, auszurechnen, was der Volkswirtschaft an Schaden zugefügt wird dadurch, daß die werktätige Bevölkerung durch die Benützung der Bummelzüge so viel Zeit verliert, so würde man herausfinden, daß eine ganz ungeheuer große Summe sich dabei ergeben würde.

Das alles könnte durch eine ganz einfache Maßnahme beseitigt werden, durch die Trennung des Nah- und Fernverkehrs. Was hat es für einen Wert, einen Bummelzug von Mannheim bis nach Basel laufen zu lassen? Wer es einigermaßen machen kann und wer auch nur ein bißchen rechnen kann, wird, wenn er von Mannheim nach Basel fahren will, niemals den Bummelzug benutzen, weil er dabei viel zu viel Zeit verbummelt, weil das für ihn noch teurer ist, als wenn er den Eil- oder den Schnellzug benützt. Wenn man den lokalen Bedürfnissen jeweils für kurze Entfernungen Rechnung tragen würde, etwa dadurch, daß man immer zwischen zwei größeren Städten den Lokalverkehr einrichten würde, so brauchte man da überhaupt nur eine Wagenklasse mitzuführen, genau so wie man in der Straßenbahn auch nur eine Klasse hat. Man könnte dann den Schnellzugverkehr in ganz erheblicher Weise forcieren, als das gegenwärtig der Fall ist. Wir sind in bezug auf die Forcierung unseres Schnellzugverkehrs, so weit ich das zu beurteilen in der Lage bin, an der Grenze unserer Leistungsfähigkeit unter den derzeitigen Umständen angelangt, wir werden wohl kaum mehr leisten können, als gegenwärtig geleistet wird. Aber linksrheinisch bemüht man sich bereits, durch die Anlegung eines sechsten Geleises uns noch mehr Konkurrenz zu machen, als das bisher schon geschehen ist. Wenn die Anlegung eines sechsten Geleises durchgeführt sein wird, dann werden wir

aufs neue geschädigt sein, denn man wird versuchen, uns dadurch den Durchgangsverkehr wegzunehmen, und das ist Preußen jetzt ungleich leichter gemacht als unter der Herrschaft der Kilometerbeste, durch das immer noch ein ganz erheblicher Teil des Durchgangsverkehrs auf die badischen Linien herübergezogen werden konnte. Die Einrichtung des erwähnten Lokalverkehrs wäre eine Maßnahme, die sehr leicht durchzuführen wäre und die schon seit Jahrzehnten von Eisenbahnreformern ventilirt wird. Man hat bei früheren Gelegenheiten darüber gelaht, aber es wird anders werden, und zwar aus dem Grunde, weil die Eisenbahnverwaltung selbst bald nicht mehr anders kann, als dieses Prinzip anzuerkennen, wenn sie überhaupt auf der Höhe der Leistungsfähigkeit bleiben will. Denn es gehört zum kaufmännischen Betrieb auch das, daß man auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, soweit es möglich ist, Rücksicht nimmt. Wenn beispielsweise die Karlsruher Bevölkerung verlangt, zu einem möglichst billigen Preise Sonntagszüge nach Baden zu bekommen, so sollte die Eisenbahnverwaltung, wenn sie kaufmännisch rechnen will, solchen Wünschen ohne weiteres Rechnung tragen. Statt dessen hat man früher die Karlsruher Bevölkerung darauf aufmerksam gemacht, daß wir ja den wunderschönen Hardtwald hätten, und daß wir gar nicht notwendig hätten, nach Baden zu fahren. Das tut eine Eisenbahnverwaltung, die froh sein könnte, wenn möglichst viele Leute die Eisenbahn frequentieren! Ich habe die feste Ueberzeugung, die Eisenbahnverwaltung könnte heute noch zwei oder drei Sonntagszüge einlegen, und die große Masse der Karlsruher Bevölkerung würde froh sein, wenn ihr eine solche Gelegenheit geboten wäre. Selbstverständlich müßten dann die Fahrpreise noch billiger sein, als sie heute beim Zweifennigtarif sind; ich glaube, daß sich diese Züge rentieren würden, und daß die Eisenbahnverwaltung erhebliche Einnahmen erzielen würde.

Wer schon weit herumgefahren ist, der weiß, daß in anderen Ländern auf diesem Gebiete viel mehr geleistet wird. Was leistet nur die Schweiz auf dem Gebiete des Sonntagsverkehrs? In Holland kann man mit einem Billett für einen Gulden durch ganz Holland hindurchfahren. Diese Guldenbillets sind natürlich sehr bevorzugt, und ich glaube, die holländische Eisenbahnverwaltung macht gar kein schlechtes Geschäft dabei. Hat überhaupt jemals eine Eisenbahnverwaltung mit diesen Ausnahmetarifen schlechte Geschäfte gemacht? Die Normaltarife waren es, mit denen man schlechte Geschäfte gemacht hat, und schließlich ist man dazu gekommen, diesen Normaltarif, der in der Praxis durchaus unbrauchbar war, aufzugeben. Warum man nicht die Konsequenzen aus dieser Entwicklung zieht, das verstehe ich einfach nicht.

Nun ein paar Worte zur gesetzlichen Regelung der Tarife. Daß die Eisenbahnverwaltung sich dagegen wehrt, finde ich einigermaßen begreiflich. Ich gebe ohne weiteres zu, daß bei unserm System der Tarifierung die gesetzliche Fixierung der Tarife ein Ding der Unmöglichkeit sein würde; denn ein solches Lohnwobohu gesetzlich festzulegen, ist einfach unmöglich. Wenn man die Tarife gesetzlich festlegen will, dann muß das auf einem Mindestmaß der Vereinfachung durchgeführt werden, und das ist durchaus möglich. Daß es im Personenverkehr möglich ist, wird wohl niemand bestreiten; und was da möglich ist, wird auch im Güterverkehr möglich sein, nur muß die Eisenbahnverwaltung von der Idee abkommen, daß man die Ware nach ihrem Wert tarifieren müsse. Der Wert geht die Eisenbahnverwaltung gar nichts an.

Es muß auch in bezug auf den Güterverkehr eine durchgreifende Vereinfachung und Verbilligung ein-

treten. Wer die Geschichte des Gütertarifs kennt, der weiß, daß man den Gütertarif fort und fort verbilligt hat, und je mehr man ihn verbilligt hat, desto besser und desto größer waren die Einnahmen. Aber heute herrscht ein solcher Wirrwarr, daß man sich förmlich einem intensiven Studium unterwerfen muß, wenn man herausfinden will, auf welche Weise man am billigsten fahren kann. Das Prinzip des Zonentarifs ist heute in Deutschland leider noch nicht anerkannt. Warum hat unsere Postverwaltung eine derartig glänzende Entwicklung genommen? Weil sie den Verhältnissen Rechnung getragen hat. Früher war die Postverwaltung auch auf anderem Standpunkt gestanden. Als seiner Zeit der Engländer Hill den Vorschlag des billigen Einheitsportos machte, wurde er auch ausgelacht von den Fachmännern, und man hat ihm gesagt, wenn wir das durchführen, müssen wir die Post dreimal so groß machen. Darauf hat er einfach erwidert, dann macht man sie eben dreimal so groß, das wird sich schon rentieren. Man hat also damals schon denselben Vorwurf erhoben, den man heute gegen die gesetzliche Festlegung der Tarife erhebt.

Der Herr Abg. Vinz hat offene Türen eingerannt, wenn er auf die Mißstände hingewiesen hat, die sich durch die gesetzliche Festlegung der Tarife ergeben würden. Mein Kollege Frank hat bei Begründung dieses Antrags ausdrücklich hervorgehoben, daß wir selbstverständlich in einem solchen Gesetz der Verwaltung eine gewisse Freiheit geben müßten, um besonderen Umständen auch Rechnung tragen zu können. Den Spielraum, den wir der Verwaltung auf den verschiedensten Gebieten geben, warum sollten wir ihn nicht auch hier geben? Daß wir die Tarife so machen, daß die Verwaltung gar keine Bewegungsfreiheit mehr hätte, davon kann keine Rede sein.

Ich möchte noch eine andere Frage ansprechen. Ich verstehe nicht, warum die Eisenbahnverwaltung noch nicht dazu gekommen ist, billige Dauerkarten für das ganze Jahr und das ganze Land auszugeben. Ich habe neulich — ein Fall, den ich auch in der Budgetkommission schon vorgebracht habe — einen Karlsruher Geschäftsmann kennen gelernt, der viel Arbeit in der Schweiz hat. Er hat eine Jahreskarte in der Schweiz genommen, mit der man das ganze Jahr hindurch überall, auf allen Bahnen und Seen fahren kann. Da es zwei Herren im Geschäft sind, hat er zwei Karten genommen. Für die erste hat er, wie ich glaube, 300 Franken bezahlt, für die zweite 156 Franken. Für rund 450 Franken können also zwei Personen in der Schweiz das ganze Jahr hindurch alle Bahnen und Seen benutzen. Da der Mann jede Woche zweimal nach Basel fahren muß, kam er auf den naheliegenden Gedanken, auch für die Strecke von Karlsruhe nach Basel eine Jahreskarte zu nehmen. Man hat ihm aber 800 M. dafür verlangt. Er hat gesagt, das ist viel zu viel, ich fahre in der Woche doch nur zweimal nach Basel. Da hat ihm der Beamte erwidert, ja, mit dieser Karte können Sie täglich zwei, dreimal fahren. Ja, wer fährt denn täglich zweimal nach Basel? Ein vernünftiger Mensch tut das nicht, das kann höchstens jemand tun, der der Allenu entsprungen ist (Geiterkeit). So würde kein Geschäftsmann rechnen, so kann man nur am grünen Tisch rechnen! Was würde es der badischen Bahn ausmachen, wenn sie billige Jahreskarten ausgeben würde? Es sind Hunderte von Leuten da, die diese Karten kaufen würden und keinen Mißbrauch damit treiben würden, so wenig als wir Abgeordnete. Wir treiben mit unseren Karten auch keinen Mißbrauch, weil wir einfach keine Zeit dazu haben (Sehr richtig!). Gerade so geht es dem Geschäftsmann; er fährt auch nicht zum Vergnügen auf der Eisenbahn sondern nur dann, wenn er ein Geschäft zu erledigen hat. Es würde aber bei Einführung solcher Jahreskarten viel mehr gereist werden, weil heute

die Leute durch die teuren Tarife vom Reisen abgehalten werden. Die Vermehrung des Reisens käme aber nicht nur der Eisenbahn zugute, sondern durch die Belebung des Verkehrs würde auch die Volkswirtschaft gehoben. Man stelle sich einmal vor, man würde den Preis, der hier für eine Jahreskarte zwischen Karlsruhe und Basel verlangt wurde, auf Deutschland übertragen. Da müßte ja Jemand ein Vermögen von 100 000 M. opfern, u mein Jahr lang das Recht zu haben, auf allen deutschen Bahnen zu fahren. Man fühlt da, daß in unserer Eisenbahnverwaltung nicht der Geschäftsgeist sondern der bureaukratische Geist vorherrscht. Man sollte sich ein Beispiel an den Geschäftsleuten nehmen, was die alles tun, um Kundenschaft anzuziehen, nicht nur durch Annoncen sondern auch sonst alle möglichen Dinge. Ich will der Eisenbahnverwaltung ja nicht zumuten, daß sie das alles nachmachen soll, aber viele Dinge könnte sie von den Geschäftsleuten lernen und dadurch der Eisenbahn finanziellen Nutzen zuführen.

Der Herr Abg. Vinz hat, wie ich vorhin sagte, ausgesprochen, die Bestrebungen auf Vereinheitlichung der Eisenbahnverwaltung seien eingeschlafen. Ich behaupte, das Gegenteil ist der Fall; es wird auch jetzt auf eine Vereinheitlichung, natürlich unter preussischer Vormacht, hingearbeitet. Als ein Beweis dafür betrachte ich den Vorgang, daß, als der Güterbahnhof in Mannheim fertig war, die Güterzüge von der Main-Neckarbahn auf die preussische Linie abgeleitet wurden. Es ist das eine Sache, die in den Zeitungen stand. Ich bringe sie nur vor, damit die Regierung sich dazu äußern kann. Durch diese Maßnahme soll der badischen Eisenbahnverwaltung jährlich eine Einnahme von rund einer halben Million entgehen. Im Baubudget habe ich einen Posten gefunden von 400 000 M. für Signaländerung. Im Ganzen soll das 2 060 000 M. kosten, eine ganz erhebliche Summe. Ich habe mich erkundigt, was für eine Bewandnis es damit hat, und von einem Eisenbahnbeamten erfahren, man führe jetzt einheitliche Signale durch und zwar die preussischen zweiflügeligen Signale. Wir haben diese zweiflügeligen Signale früher gehabt und sie abgeschafft, und weil jetzt diese Vereinheitlichung durchgeführt werden soll, müssen wir unsere bessere Einrichtung aufgeben und das machen, was Preußen vorschreibt, wir müssen der Einheitlichkeit auf dem Gebiete des Signalwesens zuliebe zwei Millionen opfern! Warum sollen wir immer die Opfer bringen? Preußen wäre auch einmal an der Reihe, Opfer zu bringen. Es hat seit 40 Jahren verdammt wenig Opfer gebracht für die deutsche Einheit. Bis jetzt waren es immer die süddeutschen Staaten, die für unsere Einheit die Opfer gebracht haben.

Dann möchte ich an die Großh. Regierung die Frage richten, wie es eigentlich mit der Rentabilität unserer Privatbahnen steht. Ich muß ganz offen sagen, ich traue der Sache nicht recht, ich glaube nicht, daß die Privatbahnen so schlecht rentieren, wie das im allgemeinen in der Öffentlichkeit bei Angabe der Rente gesagt wird. Ich glaube es nicht, weil ich nicht glauben kann, daß das Privatkapital solch unrentable Bahnen bauen würde, wenn nichts dabei herauskäme. Wir haben das im letzten Landtag bei der Bahn Rastatt-Schwarzach gesehen. Da hat die Gesellschaft zuerst eine zehnjährige Zinsgarantie verlangt, und als dann der Landtag energisch aufgetreten ist, hat sie auf diese zehnjährige Zinsgarantie verzichtet, ein Beweis, daß sie von vornherein darauf gerechnet hat, eine Rentabilität zu erzielen. Ich glaube also nicht, daß die Renten so niedrig sind, sondern ich glaube im Gegenteil, daß die Privatbahnen eine erheblich höhere Rente abwerfen, als uns in der Öffentlichkeit

lichkeit angegeben wird. Ich möchte die Regierung ersuchen, uns darüber ganz detaillierte Angaben zu machen.

Dann ist mir gesagt worden, daß man neuerdings eine Aenderung in der Diensterteilung gemacht habe insofern, als man durch das ganze Land Streckenreferenten eingeführt habe, was die Vermehrung dieser Beamten zur Folge gehabt habe. Es sollen jetzt 36 derartige Referenten in der Generaldirektion vorhanden sein (Weiterkeit am Regierungstisch). Ich will diese Dinge nicht kritisieren, ich bringe sie nur vor, um der Regierung Gelegenheit zur Äußerung zu geben, ob das ein Fortschritt, eine Vereinfachung ist, oder wie die Sache zusammenhängt.

Weiter wünscht man in den Kreisen der Eisenbahnbeamten, daß in der Generaldirektion endlich das technische Element verstärkt wird. Dieser Wunsch ist auch von der Budgetkommission wiederholt zum Ausdruck gebracht, aber leider noch immer nicht genügend berücksichtigt worden. Immer noch überwiegt das juristisch und kameralistisch gebildete Element in der Eisenbahnverwaltung. Warum man nicht einen Techniker ebensogut beispielsweise zum Personalreferenten hätte machen können, wie man einen früheren Eisenbahnpraktikanten dazu gemacht hat, das verstehe ich nicht. Das erweckt draußen Verbitterung, umso mehr als die ganzen Personalangelegenheiten sich jetzt in den Händen eines verhältnismäßig jungen Beamten befinden, der über einen ziemlich großen Einfluß verfügt. Die Techniker sagen mit Recht, man hätte doch auch einen verdienten älteren Techniker als Kollegialmitglied in die Generaldirektion berufen können.

Dann ist in der Kommission mit Recht davon gesprochen worden, daß man in der Ausbildung unserer Ingenieurpraktikanten für die Eisenbahn eine Aenderung treffen sollte insofern, als sie mindestens ein Jahr im Eisenbahnbetriebsdienst verwendet werden sollten, damit sie den Betrieb kennen lernen. Bis jetzt wurden sie ein Jahr bei der Wasser- und Straßenbauverwaltung verwendet. Ich gebe ohne Weiteres zu, daß auch das für die Leute sehr nützlich ist; aber wer die Absicht hat, bei der Eisenbahn zu bleiben, für den ist ein Jahr im Eisenbahnbetriebsdienst ganz zweifellos von viel größerem Vorteil als ein Jahr Dienst bei der Wasser- und Straßenbauverwaltung. Der gegenwärtige Zustand hat zur Folge, daß sehr oft ganz unnötige Aenderungen bei den Bahnbauten vorgenommen werden müssen, weil eben der Eisenbahningenieur, der die Bauten vornimmt, in den Betrieb nicht so eingeweiht ist, wie er eingeweiht sein sollte, weil deshalb Konflikte und Reibereien entstehen, die ohne Weiteres vermieden werden könnten, wenn auch der Eisenbahningenieur in allen Dingen in den Betrieb so eingeweiht wäre, wie es notwendig ist. Wie notwendig es ist, das haben wir ja bei der Anstellung des Eisenbahnbaureferenten für das Ministerium erlebt. Da hat man nach auswärts gehen müssen, um einen Mann zu bekommen, der auch die nötigen Kenntnisse auf dem Gebiete des Betriebsdienstes hat. Es wurde die Herbeiführung dieses Mannes besonders damit begründet, daß er eben auch den Betrieb kenne, was bei den badischen Bauingenieuren leider nicht der Fall sei. Wenn sich solche Notwendigkeiten ergeben, dann muß man doch auch die Konsequenzen daraus ziehen, und ich glaube, es gibt nichts Selbstverständlicheres, als daß ein Eisenbahnbauingenieur auch den Eisenbahnbetrieb gründlich kennen lernt.

Anerkennung möchte ich der Regierung dafür aussprechen, daß sie eine starke Vermehrung der etatsmäßigen Stellen für das Schaffner- und Lokomotivpersonal im neuen Budget vorgenommen hat. Das war wirklich einmal eine Notwendigkeit

gerade bei diesen Kategorien, insbesondere aber bei dem Lokomotivpersonal. Ich habe da Leute kennen gelernt, deren Kinder jetzt schon aus der Schule gekommen sind, die heute noch Reserverührer sind, heute noch nicht die etatsmäßige Anstellung als Lokomotivführer haben, obwohl sie schon beinahe 20 Jahre auf der Maschine tätig sind. Das ist ein Mißstand, der in ganz großem Maße hervorgetreten ist, und es ist, wie gesagt, anzuerkennen, daß die Regierung hier endlich einmal eine große Anzahl von Stellen angefordert hat, die den größten Mißstand beseitigt.

Was nun die gesetzliche Regelung der Dienstzeit betrifft, so gebe ich ohne weiteres zu, daß dieser Schwierigkeiten entgegensteht. Allein man kann die Schwierigkeiten auch überwinden. Jedenfalls ist der gegenwärtige Zustand auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten. Während in den sämtlichen übrigen Staatsbetrieben die Beamten und die Arbeiter eine geregelte Arbeitszeit haben und in den allerwenigsten Fällen einen Tag- und Nachtdienst, haben die Beamten und Arbeiter im Eisenbahndienst ein sehr unregelmäßiges Arbeitsverhältnis, haben abwechselungsweise Tag- und Nachtdienst und dazu noch eine unverhältnismäßig lange Arbeitszeit. Mein Kollege Frank hat gestern die ungeheuren Anstrengungen des Dienstes eines Lokomotivführers, überhaupt des Lokomotivpersonals geschildert, und ich glaube, er hat dabei durchaus nicht übertrieben. Wenn man aber zugeben muß, daß dieser Dienst geistig und körperlich derartig aufreibend ist, wie kann man dann noch rechtfertigen, daß gerade die Leute, die den Lokomotivdienst verrichten müssen, Dienstzeiten bis zu 14 Stunden haben, wenn man zugeben muß, daß für eine viel weniger aufreibende Tätigkeit die acht- und neunstündige Arbeitszeit gerade noch reichlich genug bemessen ist? Hier muß ein Ausweg gefunden werden, und so gut die Schweiz auf diesem Gebiete, und zwar auf gesetzlichem Boden, hat Remedur schaffen können, ebensogut muß es im Staate der Sozialreform möglich sein. Deutschland sollte sich auf diesem Gebiete von fremden Staaten nicht übertreffen lassen! Jedenfalls aber sollte die Regierung darauf bedacht sein, bei allen denjenigen Arbeitern, die abwechselungsweise Tag- und Nachtdienst verrichten müssen, die achtstündige Arbeitszeit einzuführen, insbesondere auch bei den Maschinenhausarbeitern. Da kommt es heute noch vor, wie mir gesagt wurde, daß bei der Abwechslung am Sonntag, oder wenn es eintritt, Dienstschichten bis zu 16 Stunden erforderlich sind. Das ist bei dem sehr anstrengenden Dienst eines Maschinenhausarbeiters eine Zumutung, die weit über das hinausgeht, was man einem Menschen überhaupt zumuten kann, wenn man auf seine Gesundheit Rücksicht nehmen will. Die Rangierer sollen noch eine zwölfstündige Arbeitszeit haben; auch das scheint mir bei dem anstrengenden und sehr verantwortungsvollen Dienst der Rangierer eine viel zu lange Arbeitszeit. Es genügt da meines Erachtens eine achtstündige Arbeitszeit, das ist lange genug.

Auf die Vermehrung der Ruhetage und freien Sonntage ist bereits hingewiesen worden. Es ist mit Recht von dem Herrn Abg. Muser hervorgehoben worden, daß in der Schweiz auch in dieser Beziehung die Fortschritte erheblich größer sind, als bei uns in Baden. Hier haben wir noch den Zustand, daß erst alle drei Wochen ein Sonntag freigegeben wird, die Feiertage mit eingerechnet. Das ist wirklich zu wenig, und ich möchte hoffen, daß die Regierung hier möglichst bald Aenderungen vornimmt.

Nun noch einige Worte zur Basler Lohnbewegung. Die Darstellung der Regierung, wie sie in dem

Kommissionsbericht gegeben ist, steht in sehr vielen Punkten im Widerspruch mit den Darstellungen der beteiligten Arbeiter. Es ist selbstverständlich für unsereinen unmöglich, zu untersuchen, wer recht hat, ob die Großh. Generaldirektion oder die Arbeiter. Die Großh. Generaldirektion ist in der Hauptsache auf die Berichte angewiesen, die sie von ihren Basler Beamten bezogen hat. Die Arbeiter, die selbst an der Sache beteiligt sind, sind aber natürlich auch nicht ohne weiteres gegen den Verdacht gefeit, daß sie nicht da oder dort übertreiben, ohne daß sie das wissen, ohne daß sie das absichtlich tun. Aber so viel scheint mir unter allen Umständen sicher zu sein, daß die Großh. Regierung die Vorgänge hätte vermeiden können, wenn sie in etwas engere Fühlung mit den Arbeitern getreten wäre. Der Herr Minister hat vorhin sehr schön von dem Verhältnis zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft gesprochen, er hat gemeint, das Vertrauen sollte gegenseitig ein größeres sein, dann wäre es auch möglich, daß man sich leichter verständigen könne. Eine ganz richtige Auffassung! Aber ich glaube, daß, wenn die Verwaltung einmal den Arbeitern etwas mehr Vertrauen entgegen bringen würde, dann auch für die Arbeiter es sehr leicht wäre, mehr Vertrauen zu gewinnen. Soweit ich die Arbeiter kenne, weiß ich, daß sie sehr geneigt sind, der Verwaltung Vertrauen entgegenzubringen, wenn nur die Verwaltung in richtiger Weise mit den Arbeitern zu verkehren versteht. Aber die Maßnahmen, die in den letzten Jahren getroffen worden sind, und insbesondere die hartnäckige Weigerung, mit den Arbeitern in Verbindung zu treten, dann, wenn es sich um die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse handelt, waren wirklich nicht geeignet, den Arbeitern besonderes Vertrauen einzulösen; im Gegenteil, sie waren geeignet, Mißtrauen hervorzurufen. Die Vorgänge in Basel wären vermieden worden, wenn die Regierung das getan hätte, was der letzte Landtag einmütig gefordert hat, nämlich die Arbeiterausschüsse zusammenzurufen und sie zu hören, als es sich darum handelte, eine neue Lohnordnung festzustellen. Statt dessen hat die Regierung keinen Laut von sich gegeben, sie hat immer nur gesagt, es kommt eine neue Lohnordnung. Monat um Monat ist ins Land hinausgeflogen, es hat niemand etwas weiter gehört. Nun auf einmal, nachdem die Dinge in Basel sich so entwickelt hatten und die Arbeiter ziemlich erregt waren, konnte plötzlich im Verordnungsblatt die Bekanntmachung erfolgen: Am 1. Juli wird eine neue Lohnordnung in Kraft treten. Hat man denn das nicht vorher machen können? Die ganze Erregung in Basel wäre nicht hervorgerufen, wenn man den Arbeitern einige Monate vorher schon gesagt hätte, am 1. Juli oder 1. August oder meinetwegen auch am 1. Oktober erst kommt eine neue Lohnordnung. Man hätte dann den Arbeitern wenigstens das sichere Versprechen geben können, und sie wären beruhigt gewesen. Statt dessen hat man die Arbeiter im Ungewissen gelassen, und daß dann die Erregung gewachsen ist und schließlich ein Beschluß gefaßt wurde, dessen Wortlaut — das gebe ich ohne weiteres zu — verschieden gedeutet werden kann, das ist nicht verwunderlich. Daß die Arbeiter ernsthaft an einen Streik gedacht haben, das glaube ich nicht.

Auch die Art und Weise, wie die Verwaltung dort droben gegen die Arbeiter vorgegangen ist, war nicht richtig; da hat es wirklich an gegenseitigem Vertrauen u. am gegenseitigen Verstehen gefehlt. Wenn dort ein richtiges Verhältnis zwischen der Verwaltung, den Vorgesetzten und den Arbeitern bestanden hätte, dann wäre das ganz unmöglich gewesen, was in Basel sich abgespielt hat.

Ich halte überhaupt die Angst, daß ein Eisenbahnerstreik bei uns in Deutschland entstehen könnte,

für unbegründet. Sie mögen ja über die Arbeiterbewegung denken, was Sie wollen, aber wenn Sie sie einigermaßen kennen gelernt haben, werden Sie doch zugeben, daß an der Spitze der Arbeiterbewegung Leute stehen, die ein sehr großes Verantwortlichkeitsgefühl haben, und wer namentlich die Geschichte der Streiks in den letzten Jahren verfolgt hat, wird wissen, daß die Arbeiterführer gerade auf diesen Gebiete Großes geleistet, daß sie ein großes Maß von Verantwortlichkeitsgefühl gezeigt haben. Nun ist gar nicht daran zu denken, daß jemals ein Eisenbahnerverband auf den Gedanken kommen könnte, einen Eisenbahnerstreik zu inszenieren, wenn die Eisenbahnverwaltung nicht geradezu ungläubliche Fehler macht, wenn sie nicht Dinge macht, an die man vernünftigerweise gar nicht denken kann. Jedermann weiß doch, was bei einem Eisenbahnerstreik auf dem Spiele steht, namentlich in einem Staat wie Deutschland, wo Tausende und Abertausende von Beamten in Betracht kommen, die etatmäßig angestellt sind, die alles riskieren, was sie sich in jahrelanger Mühe erworben haben, und daß solche Leute leichtsinnigerweise auf den Gedanken kommen sollten, einen Streik zu inszenieren, das halte ich, wie gesagt, für vollständig ausgeschlossen. Auch daß einmal ein gewissenloser Demagoge über die Arbeiter und Beamten eine solche Herrschaft bekommen sollte, daß sie, verführt durch demagogische Redensarten, in leichtsinniger Weise zu einem solchen Beschluß hingeringelt werden könnten, halte ich für völlig ausgeschlossen und unmöglich. Auch die Vorgänge in Basel ließen nicht darauf schließen, daß die Arbeiter einen Streik inszenieren wollten (Abg. Eichhorn: Wenn!). Ich spreche gar nicht von „wenn“, sondern von Tatsachen, wie sie sich abgespielt haben! Ein Eisenbahnerstreik muß eine solche Verwirrung im volkswirtschaftlichen Leben hervorrufen, daß diejenigen, die die Verantwortung dafür übernehmen wollen, sich das sehr reiflich überlegen müssen. Das Recht zu streiken, muß auch den Eisenbahnern selbstverständlich gewährt sein. Aber ich stehe auf dem Standpunkte, daß praktisch dieses Recht niemals zur Geltung kommt, so lange die Eisenbahnverwaltung auch nur einigermaßen den Beamten und Arbeitern gegenüber ihre Pflicht tut.

Es ist in Basel nachts 12 Uhr eine **V e r s a m m l u n g** einberufen worden. Das war etwas Ungewöhnliches, aber wenn Arbeiter einmal über eine so wichtige Frage verhandeln, wollen sie möglichst alle Arbeitskollegen beizammen haben, und wenn sie das im gegebenen Falle tun wollten, mußten sie die Versammlung zu einer Zeit einberufen, wo ihre Leute erscheinen konnten, und das war die Zeit nachts um 12 Uhr. Wenn die Straßenbahner in Karlsruhe eine Versammlung abhalten wollen, insofern sie irgend etwas über ihre Betriebs- und Arbeitsverhältnisse vortragen wollen, berufen auch sie die Versammlung gewöhnlich auf nachts 12 Uhr ein. Es kann zu anderer Zeit eine Straßenbahnerversammlung eben gar nicht stattfinden, weil die Zeit, in der die Straßenbahner regelmäßig keine dienstliche Abhaltung haben, erst nach 12 Uhr liegt. Es ist also nichts Außergewöhnliches, wenn die Basler Eisenbahnarbeiter eine solche Versammlung auf nachts 12 Uhr einberufen.

Die Eisenbahnverwaltung ist also etwas zu resolut vorgegangen. Namentlich kann ich es nicht billigen, wenn sie hinter in bezug auf die Arbeitsordnung erklärte, sie habe die neue Arbeitsordnung deshalb den Arbeiterausschüssen nicht vorgelegt, weil unmittelbar vorher die Baseler Vorgänge sich abgespielt hätten. Was können denn die Arbeiterausschüsse dafür, daß in Basel sich solche Vorgänge abgespielt haben? Auch hier wieder ein Fehler! Jedenfalls ein Vorgang, der nicht zur Folge haben konnte, daß

das Vertrauen der Arbeiter erhöht wurde, sondern der nur aufs neue Mißtrauen hervorgerufen hat!

Und nun kann ich zu einem anderen Punkte übergehen, zu einem, den ich sehr ungern vorbringe, den ich aber vorbringen muß, weil mir von den verschiedensten Seiten Mitteilungen darüber gemacht wurden. Bei der früheren Eisenbahndebatte wurde wiederholt von unserer Eisenbahnschuld als von dem „schwarzen Gespenst“ gesprochen. Ich bin genötigt, heute einen „schwarzen Mann“ vorzuführen, der in der Generaldirektion eine sehr große Rolle spielt, und der sich von dem schwarzen Eisenbahngespensst dadurch unterscheidet, daß er in Wirklichkeit existiert. Dieser schwarze Mann ist der Vorstand eines Büreaus, der einen sehr großen Einfluß in der Verwaltung hat, und von dessen Befürwortung ein erheblicher Teil der Beförderung gewisser Beamtenkategorien abhängt. Dieser Mann ist seiner politischen Ueberzeugung nach Zentrumsmann (Oh, oh! beim Zentrum, Heiterkeit). Kein Mensch wird ihm deshalb einen Vorwurf machen. Aber Vorwürfe muß man mit Recht erheben, wenn dieser Mann seine amtliche Stellung dazu mißbraucht, um andere Leute zu seiner politischen Ueberzeugung zu bekehren. Das ist ein Eifer, der mit der Tätigkeit als Beamter gar nichts zu tun hat. Es wurde mir mitgeteilt, daß dieser Beamte einmal von einem seiner Kanzleiaffistenten eine Liste der katholischen Beamten habe aufstellen lassen und auf Grund dieser Liste sein Mädchen bei den katholischen Beamten herumgeschickt habe, um Geld für die neue Bonifatiuskirche zu sammeln (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten). Wenn das geschehen sein sollte, kenne ich keinen parlamentarischen Ausdruck, um dieses Vorgehen genügend zu kennzeichnen! Es wurde weiter gesagt, daß dieser selbe Mann bei jeder Gelegenheit den Beamten zu erkennen gebe, welchen großen Wert er darauf lege, daß sie, wenn sie katholisch sind, sich zum Zentrum bekennen, u. daß er einmal einen Beamten, auf den ich nachher gleich zu sprechen komme, der gerade nicht besonders hervorraagend ist, gefragt haben soll, wie er bei der Reichstagswahl gewählt habe, und als der Beamte geantwortet habe, so wie meine Mutter mir befohlen hat, liberal! erklärt haben soll, ein Katholik könne nicht liberal wählen, ein Katholik müsse Zentrum wählen „na, das nächstemal!“ (Heiterkeit).

Auch das ist ein Benehmen des Beamten, das ganz entschieden kritisiert werden muß, und es ist deshalb gar kein Wunder, wenn dieser Mann bei den unteren Beamten nur als „der schwarze Mann“ in der Generaldirektion bezeichnet wird (Heiterkeit). Wenn solche Leute noch mehr herein kommen sollten und in der Weise ihren politischen Einfluß zur Geltung bringen sollten, so wäre das für die Zukunft jedenfalls sehr bedenklich. Man stelle sich vor, daß dieser Mann, der immerhin großen Einfluß in seiner Eigenschaft als Bureauvorstand hat, gefragt wird, ob einer seiner Beamten in die höhere Gehaltsklasse hineinkommen soll. Er würde natürlich dann die Auffassung, die ich hier kurz gekennzeichnet habe, auch zum Ausgangspunkte nehmen, wenn es sich um Beförderungen in höhere Gehaltsklassen handelt; es kann ja in Zukunft ein Beamter nur in eine höhere Gehaltsklasse hineinkommen, wenn gegen sein dienstliches und sonstiges Betragen nichts vorliegt. Wie leicht kann ein Mann, der politisch derart verrannt und fanatisch ist, der den Zentrumsmann von dem Vorgesetzten nicht mehr unterscheiden kann, geneigt sein, über einen Beamten ein ungünstiges Urteil nur deshalb abzugeben, weil der Mann eine politische Ueberzeugung hat, die ihm nicht genehm ist! Ich meine, innerhalb des Dienstes hat die politische Ueberzeugung des einzelnen Vorgesetzten nichts zu tun (Sehr richtig! links). Es geht keinen Vorgesetzten etwas an, welche politische Ueberzeugung einer seiner Un-

tergebenen betätigt, es sollten hier strenge Vorkehrungen dagegen getroffen werden. Die Folge des geschilderten Verhaltens ist natürlich, daß das Mißtrauen viel größer wird, als es vielleicht berechtigt ist, daß dabei noch alle möglichen Phantasien hinzukommen, die die Leute sich als Folgen des Einflusses dieses Mannes ausmalen. Das liegt nicht im Interesse des Dienstes, und deshalb möchte ich die Regierung ersuchen, zur Abstellung solcher Mißstände Vororge zu treffen.

Man sagt auch, daß dieser Mann daran schuld sei, daß ein Beamter, der früher jahrelang als halbe Arbeitskraft mit einem Gehalte von 15 bis 30 M. tätig war, plötzlich als voller Arbeiter etatmäßig angestellt worden sei u. eine ganze Reihe anderer tüchtiger, brauchbarer Arbeitskräfte übersprungen habe, nur deshalb, weil er lieb Kind bei diesem Manne sei, er beziehe heute, wie mir mitgeteilt wurde, ein Gehalt von 1100 M. Er ist adelig von Familie. Also ein Gehalt von 1100 M., während er bisher kaum die Hälfte von diesem Gehalt gehabt hat. Es ist meine Pflicht, das vorzubringen, denn es wurde mir von den verschiedensten Seiten gesagt. Ich gebe zu, daß dabei vielleicht Uebertreibungen unterlaufen sind. Aber, wenn es mir einmal von den verschiedensten Seiten gesagt wird, so muß ich solche Vorgänge vorbringen, namentlich aber, wenn mir ganz allgemein von den verschiedensten Seiten bestätigt wird, daß solche politischen Einflüsse in der Generaldirektion keine geringe Rolle spielen.

Es wurde mir weiter die Mitteilung gemacht, daß der Vorstand der Arbeiterpensionskasse, die in der Kriegsstraße ein Haus hat und dort bisher den dritten Stock zum Preise von 1750 M. an die Generaldirektion vermietet hatte, seit längerer Zeit den Wunsch gehabt haben soll, eine Dienstwohnung zu erhalten. Er soll dann den dritten Stock auch tatsächlich als Dienstwohnung bekommen haben, und man sagt, es würde jetzt der finanzielle Effekt für die Pensionskasse nur etwa 750 M. sein, die Arbeiterpensionskasse würde also 1000 M. verlieren; außerdem sollen 4000 M. Reparaturkosten erforderlich gewesen sein, die auch gepart worden wären, wenn man die Wohnung zu Dienstzwecken benützt hätte, wie das bisher der Fall gewesen ist. Das wäre nicht zu verantworten. Ein absolut dienstliches Interesse daran, daß der Mann unbedingt im Hause in der Kriegsstraße wohnen müsse, scheint mir nicht gegeben zu sein.

Nun komme ich zu den Forderungen der Arbeiter, und da möchte ich zunächst auf den Abs. 4 des § 5 der Lohnordnung hinweisen, in dem es heißt, daß Arbeitern, die beim Eintritt das 23. Lebensjahr überschritten haben, beim Vorliegen besonderer Verhältnisse und bei entsprechender Leistungsfähigkeit die Zeit nach Vollendung des 22. Lebensjahres bis zu 5 Jahren als Lohndienstalter angerechnet werde. Wir begrüßen diese Bestimmung, weil sie ein Fortschritt gegenüber dem früheren Zustande war. Aber man hat dabei wieder den Fehler begangen, mit den Arbeitern keine Rücksprache zu nehmen, und die Folge davon war, daß die Bestimmung, so wie sie jetzt getroffen ist, sehr ungleich wirkt, weil sie nicht zurückdatiert wurde. Die Folge dieser Bestimmung ist nämlich, daß Arbeiter, die schon 5, 6 Jahre bei der Eisenbahn tätig sind, weniger Lohn haben als solche, die nach dem 1. Juli 1907 eingetreten sind, und auf welche dieser Paragraph Anwendung gefunden hat. So habe ich einen Arbeiter bezeichnet bekommen, der im Jahre 1903 bei der Eisenbahnverwaltung eingetreten, 31 Jahre alt ist und 4 M. 63 Pf. hat, und dann einen anderen, der erst im Jahre 1907 eingetreten ist, aber ebensoviel Lohn hat, weil bei ihm die längere Dienstzeit angerechnet ist, bei dem ersteren nicht. Ein anderer Arbeiter, der im Jahre 1907 eingetreten und 39 Jahre alt ist hat 4 Mark

80 Pfg., ein weiterer, der bereits im Jahre 1902 eintrat und 45 Jahre, also 6 Jahre älter ist, erst 4 Mark 63 Pfg. Sie sehen also, das hat Ungleichheiten zur Folge gehabt, die man ganz gut hätte dadurch vermeiden können, daß man diese Bestimmung auf einige Jahre zurückdatiert hätte. Bezüglich der Kupferschmiede hat man mir ebenfalls solche Tabellen überwiesen, aus denen hervorgeht, daß Leute, die schon 9 Jahre im Betrieb tätig sind, Löhne von 4 M. und 3 M. 90 Pfg. beziehen, während Andere, die z. B. 2 1/4 Jahre da sind, und sogar einer, der erst 1 1/2 Jahr da ist, ebensoviel Lohn haben, weil eben diesen letzteren die Jahre hinzugerechnet wurden, während einer, der vor dem Jahre 1907, also beispielsweise noch im Jahre 1906, eintrat, dieser Vergünstigung nicht teilhaftig wurde.

Auch diesmal wieder muß ich im Plenum die Frage der Jungschmiede ansprechen, die ich bereits auf dem letzten Landtag vorgebracht habe. Die Eisenbahnverwaltung selber unterscheidet zwischen „Jungschmieden“ und „Schmieden“. Die Jungschmiede sind die Gehilfen der Schmiede, sie werden aber nicht als gelernte Arbeiter bezahlt sondern als Gehilfen. Nun ist aber doch ein solcher Jungschmied notwendig, und er muß dieses fein Handwerk genau so erlernen wie der Andere, der ältere Schmied, der lediglich deshalb anders bezahlt wird, weil er ein paar Jahre älter ist. Diese Jungschmiede sind ebenso gelernte Arbeiter wie die Sattler, Glaser und Schreiner usw., die bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind. Sie sind aber bei der gegenwärtigen Lohnordnung in ihrem Einkommen geschädigt, weil sie nicht als gelernte Arbeiter sondern als Gehilfen bezahlt werden, und das macht einzelnen dieser Leute in 10 Jahren eine Mindereinnahme von 700 Mark gegenüber den Anderen aus. Die Großh. Regierung sollte doch dieser berechtigten Klage dadurch abhelfen, daß sie die Jungschmiede einfach wie die anderen Handwerker auch unter die gelernten Arbeiter einreicht.

Dann wurde mir ein von der Generaldirektion ausgehender Erlaß an den Süddeutschen Eisenbahnverband übergeben; ich will ihn nicht wörtlich vorlesen, ich kann das ja, wenn es verlangt wird, später tun. Dieser Erlaß wendet sich gegen einzelne Artikel, die in der „Süddeutschen Eisenbahner-Zeitung“ erschienen sind, und es wird darin dem stellvertretenden Vorsitzenden dieses Verbandes die Auflage gemacht, dafür zu sorgen, daß künftig derartige Artikel in der genannten Zeitung nicht mehr erscheinen. Ich bin erstaunt, wie man zu einem solchen Erlaß kommen kann. Einmal wundert es mich, daß man sich an den stellvertretenden Vorsitzenden und nicht an den ersten Vorsitzenden wendet. Man hat das wohl deswegen getan, weil der stellvertretende Vorsitzende an der Eisenbahn beschäftigt ist, während der erste Vorsitzende bezahlter Beamter dieses Verbandes ist. Dieser zweite Vorsitzende hat aber gar keinen Einfluß auf die Redaktionsführung des Blattes; es würde sich auch jeder Redakteur es sehr entschieden verbitten, daß ihm da Vorschriften von den Vorsitzenden des Verbandes gemacht würden. Das läßt sich kein Redakteur, das läßt sich ein Redakteur auch nicht von einem Verleger gefallen, wenigstens einer, der noch etwas auf seine Berufslehre hält. Ich meine, man hätte doch den anderen Weg wählen können, anstatt diesem Mann (dem stellvertretenden Vorsitzenden) zugunsten, diesen ganz unberechtigten Einfluß auf die Redaktion des Verbandsorgans auszuüben; man hätte ihm gütlich sagen können: „Hören Sie, es sind in dieser Zeitung Artikel erschienen, die in der Tonart uns nicht gefallen, könnten Sie nicht darauf einwirken, daß die Tonart eine andere wird?“ Die Großh. Generaldirektion hätte in dieser Beziehung dieselbe Stellung einnehmen sollen, wie sie der Großh. Oberschulrat neulich

gegenüber den Angriffen der „Neuen Badischen Schulzeitung“ eingenommen hat; das hat mir gefallen, das war wirklich einmal eine Behörde, die auf der Höhe der Situation stand. Wo soll das hinführen, wenn man gegenüber Angriffen, die in einer Arbeiterzeitung stehen, so feinfühlig ist? Wenn diese „Neue Badische Schulzeitung“, die von gebildeten Leuten redigiert wird, sich Angriffe erlaubt, die nicht in allen Anstandslexikons zu finden sind, warum soll gegenüber einem Blatt, das von Arbeitern redigiert wird, die nur Volksschulbildung genossen haben, und von denen es begreiflich ist, daß sie nicht immer den richtigen Ausdruck finden, anders vorgegangen werden? Ich möchte der Großh. Generaldirektion empfehlen, sich in diesen Dingen auf den Standpunkt zu stellen, auf den sich der Großh. Oberschulrat gestellt hat, das heißt, einfach zu sagen: Solange die Leute noch so kritisieren, müssen sie noch ein großes Zutrauen zu uns haben!

Dann kann ich auch nicht verstehen, warum die Großh. Regierung bezw. die Generaldirektion nicht mit den Vertretern der Verbände in Unterhandlung treten will, wenn Beschwerden vorzubringen sind. Die Gr. Regierung stellt sich heute, nicht auf den Standpunkt, auf den sich bis vor ein paar Jahren (solange keine Tarife da waren) die Scharfmacher gestellt haben, indem sie erklärt haben: Wir unterhandeln nur mit unseren Arbeitern selbst, mit Euch haben wir gar nichts zu tun! Neue Leute haben heute eine andere Auffassung, und sie haben es nicht bereut. Sie wissen heute, daß, wenn sie mit den Beamten der Verbände verhandeln, das erfolgreicher ist und sie zu besseren Resultaten kommen, als wenn sie mit den Arbeitern direkt verhandeln, ganz abgesehen davon, daß der Arbeiter seiner Verwaltung gegenüber sich niemals so unbefangenen fühlt als der Beamte, der von der Verwaltung unabhängig ist. Der Verwaltung sollte es erwünscht sein, daß ihr die Beschwerden in möglichst unbefangener Art vorgebracht werden. Ich weiß nicht, ob der Herr Abg. Kopf heute noch den Standpunkt vertritt, den er in der Kommission vertreten hat, ich nehme aber an, daß das Zentrum in seiner Mehrheit sich auf den Standpunkt stellt, den ich einnehme, nämlich auf den Standpunkt, daß die Großh. Regierung mit diesen Beamten der Arbeiterverbände verhandeln solle, weil eben einmal die Beamten die gewählten Vertrauensmänner dieser Arbeiter sind. Es geht nun einmal nicht mehr anders; ein so großer Verband muß seine Beamten haben, er braucht diese Beamten, damit er seine Arbeiten erledigen kann; und so gut die Großh. Regierung mit Beamten von Verbänden der Arbeitgeber, von Handelskammern, von Handwerkskammern, von Landwirtschaftskammern verhandeln kann, genau ebenso gut muß sie auch mit Arbeiterverbänden und ihren Beamten verhandeln können.

Nun noch ein paar Worte zu der Affordarbeit. Auch hier liegen noch alte Beschwerden vor. Die Großh. Regierung hat zwar eine Kommission eingesetzt, um die Affordarbeit zu studieren und vielleicht entsprechende Abänderungsvorschläge zu machen. Das ist ja sehr schön; ich beehre nur, daß die Großh. Regierung in diese Kommission keine Arbeiter hineingenommen hat. Denn wenn bei der Sache etwas herauskommen soll, dann müssen Sie Arbeiter hineinnehmen, sonst erfahren Sie die Mißstände nicht, die im Affordsystem existieren. Man hat mir gesagt, daß bei den Verhandlungen, die der Herr Minister vorhin sehr, sehr lobend hervorgehoben hat, die seitens der Arbeitervertreter im Frühjahr stattgefunden haben, die Ingenieure von dem Arbeiterverband direkt aufgefordert wurden, nun einmal in Anwesenheit des Herrn Generaldirektors die Mißstände zu kennzeichnen, die im Affordwesen vorhanden sind, aber „über allen Bispeln war Ruß“, keiner dieser Ingenieure hat sich ge-

traut, in Anwesenheit des Generaldirektors diese Mißstände hervorzuheben. Wenn die Herren bei dem „Studium der Affordarbeit“ sich auf denselben Standpunkt stellen, dann wird, wie gesagt, sehr wenig herauskommen. Ich sage nochmals, Sie müssen Arbeiter hinzuziehen, wenn Sie die Mißstände genau und gründlich kennen lernen wollen.

Ich habe im letzten Landtag schon einmal darauf hingewiesen, daß es ganz im Belieben der einzelnen Werkführer liegt, wie sie die Afforde auszahlen wollen. In den Karlsruher Hauptwerkstätten wird fast durchweg 25 Prozent Zuschlag ausbezahlt, in Durlach 20 Proz. Hier hat nun neulich ein Teil der Arbeiter plötzlich nur 20 Prozent ausbezahlt bekommen; sie haben sich darüber beschwert, und darauf hat ihnen der Werkführer gesagt: Das nächste Mal bekommt der andere Teil auch nur 20 Prozent. Er hat also vorausgemerkt, daß das nächste Mal die Andern auch nur 20 Prozent bekommen. Das ist doch ein unhaltbarer Zustand, daß der Werkführer ganz willkürlich den Affordatz von 25 auf 20 Prozent herabsetzen kann.

In Freiburg ist dasselbe geschehen. Da hat ein Arbeiter den Werkführer Rotmund (ich nenne den Namen, damit die Sache untersucht werden kann) direkt gefragt, wie das kommt, daß sie nur 20 Prozent erhalten, da sie doch nach ihrer Rechnung 25 Prozent haben müßten. — „Was?“ sagte der Werkführer, „nach Eurer „Rechnung“? Ihr könnt das überhaupt nicht ausrechnen, Ihr habe keine Unterlagen dazu! Das kann nur ich, nur ich habe die Unterlagen dazu!“

Und das ist Affordarbeit! In der Tat wissen die Leute nicht, was sie bekommen; hier sind den Mißständen Tür und Tor geöffnet. Deshalb meine ich, sollte man doch endlich zur vollständigen Beseitigung der Affordarbeit kommen, weil sie für die Verwaltung nur Schaden und keinen Nutzen hat.

Dann haben mir die Wagenwärtergehilfen geklagt, daß es so lange dauert, bis sie angestellt werden, und daß, wenn sie angestellt würden, sie gewöhnlich sehr schlecht führen, da sie 15—20 M. im Monat weniger bekämen, als sie vorher als Arbeiter bekommen haben. Wir haben in der Gehaltstarkommission neulich über diese Dinge eine ausführliche Debatte gehabt. Ich möchte nur wünschen, daß die Groß-Regierung die dort getroffene Bestimmung auch hier zur Anwendung bringt und dafür Sorge trägt, daß der Schaden, den die Leute bei der Anstellung erleiden, nicht ein so eingreifender ist. 15 M. im Monat bedeuten für einen Mann, der auf einen Verdienst von 3 bis 4 M. täglich angewiesen ist, einen ganz erheblichen Ausfall, und den sollte man möglichst verhüten.

Dann klagen die Leute weiter darüber, daß sie sehr lange warten müßten, bis sie etamäßig angestellt würden, sie würden bis dahin 35—40 Jahre alt. Ich möchte wünschen, daß auch hier Abhilfe getroffen wird.

Eine ganze Menge Klagen haben mir die Magazinsarbeiter vorgetragen. Sie sind zwar keine gelehrten Arbeiter, aber sie haben doch eine sehr schwere, verantwortungsvolle und qualifizierte Arbeit zu leisten, und sie erreichen mit 12 Dienstjahren den Höchstverdienst im Betrage von 3,60 M. Sie arbeiten ebenfalls noch teilweise im Afford und wünschen erstens, daß der Verdienst überhaupt erhöht wird, und zweitens, daß der Afford beseitigt und möglichst ein Jahreslohn eingeführt wird. Wie ungeheuer schwer diese Arbeit ist, geht wohl daraus hervor, daß sich bei einer Berechnung der vorgekommenen Krankheitsfälle bei diesen Arbeitern ergeben hat, daß auf 100 Arbeiter 117 Krankheitsfälle und durchschnittlich 22 Krankheitsstage entfallen. Das ist ganz gewiß ein ganz ungewöhnlich hoher Prozentsatz von Ertran-

nungen, der beweist, daß diese Arbeiter einen sehr strengen Dienst zu verrichten haben, und daß hier ein Entgegenkommen wirklich am Platze wäre.

Die Arbeiter, insbesondere die Kohlenarbeiter, klagen auch darüber, daß zu wenig Badgelegenheit vorhanden sei. Es sind 22 Kohlenarbeiter hier, und es soll nur ein Badeplatz vorhanden sein. Die Kohlenarbeiter kommen gewöhnlich garnicht dazu, sich gründlich zu waschen, weil die Zeit viel zu kurz ist. Fünf Minuten soll jeder nur den Platz benützen dürfen. 22—25 Leute kommen aber in Frage. Ich glaube, hier könnte leicht Abhilfe geschaffen werden.

Dann ist mir von den Betriebsarbeitern, die in der Durlacher Werkstätte arbeiten, gesagt worden, daß die Mittagspause etwas zu kurz bemessen sei und auch abends der Zug etwas früher wegfahren sollte. Es komme manchmal vor, daß der Zug sich verspäte (namentlich in letzter Zeit sei das öfter vorgekommen), und dann kämen die Arbeiter, die nach Pforzheim müßten, nicht mehr rechtzeitig fort, so daß ganz erhebliche Verspätungen für sie eintreten würden. Dann fürchten die Arbeiter, daß es ihnen ähnlich geht, wie es den Beamten gegangen ist, daß man eines schönen Tages, weil die Werkstätte auf Durlacher Gemarkung liegt, die dortigen Lohnsätze zugrunde legt, weil sie niedriger sind. Sie wünschen aber dringend, daß man die Karlsruher Sätze beibehält, weil sie auf Karlsruher Boden wohnen bleiben und nicht nach Durlach wollen.

Die Streckenarbeiter haben mir den Wunsch ausgedrückt, daß endlich einmal die monatliche Lohnzahlung beseitigt und wie bei den sonstigen Arbeitern die 14tägige Lohnzahlung eingeführt werde. Der Wunsch wurde schon wiederholt geäußert. Die Verwaltung hat sich immer darauf berufen, daß diese Leute die monatliche Zahlung wünschten. Das ist nicht richtig. Jedenfalls wünscht ein ganz erheblich großer Teil die 14tägige Lohnzahlung. Wenn die Verwaltung sich auf Eingaben stützt, die von anderer Seite gemacht worden sind, so möchte ich doch darauf hinweisen, daß hier die Bahnmeister manchmal eine ganz ungehörige Beeinflussung ausüben. So haben die Arbeiter, die hier in Frage kommen, auf der Strecke Graben eine Eingabe an die Groß-Generaldirektion um 14tägige Lohnzahlung eingereicht bzw. einreichen wollen. Der Bahnmeister hat sie aber einfach nicht abgeschickt. Daraufhin haben nun die Leute Unterschriften unter eine Beschwerde hierüber gesammelt. Das hat der Bahnmeister herausgebracht und hat jeden der Unterschriftensteller um eine Mark gestraft. Auf diese Weise können Wünsche nicht zur Kenntnis der Groß-Generaldirektion kommen. Selbst dann, wenn die Arbeiter wünschen, noch monatlich bezahlt zu werden, sollte man die 14tägige Lohnzahlung einführen. Es ist nicht gut, daß man die Arbeiter bei so geringen Löhnen erst so spät ausbezahlt. Wenn nur einzelne darunter sind, die dadurch Schaden haben, so ist der Schaden schon groß genug. Die Arbeiter sind gewöhnlich darauf angewiesen, möglichst oft Geld zu bekommen, denn sie haben gewöhnlich kein Vermögen.

Nun noch einige Worte zu den Forderungen, die der Eisenbahnerverband erhoben hat. Da möchte ich mir zunächst eine Bemerkung gestatten in bezug auf die Resolution, die der andere Eisenbahnerverband auf seiner letzten Generalversammlung gefaßt hat, und in der er gegen eine Aeußerung meines Fraktionskollegen Beck protestiert hat, nämlich dagegen, daß Herr Beck hier im Landtag von dem „christlichen“ Verband gesprochen habe. Ich freue mich, wenn die Führer dieses Verbandes jetzt auf dem Standpunkt stehen, daß sie nicht zur christlichen Arbeiterbewegung zählen wollen, sondern daß sie ein durchaus neutraler Verband sind. Das war früher nicht

der Fall. Der Herr Abg. Schmidt hat sich noch auf dem letzten Landtage, ohne daß Protest erhoben worden wäre, hier als Sprecher des christlich-nationalen Eisenbahnerverbandes ausgespielt. Wenn der Herr Abg. Schmidt das tun konnte, ohne daß ihm widersprochen wurde, dann durfte mein Kollege Geß auch davon sprechen, daß dieser Verband ein christlicher sei. Ich freue mich aber, wenn der Verband sich jetzt auf einen streng neutralen Boden stellt und vor allen Dingen nichts davon wissen will, daß er unter irgend welchen zentriemlichen Einflüssen stehe.

Die beiden Verbände haben im wesentlichen dieselben Forderungen aufgestellt, und an der Spitze steht die Forderung, daß die Lohnordnung durch einen Lohn t a r i f ersetzt werde. Die Großh. Regierung lehnt das ab, sich auf diese Forderung einzulassen aus Gründen, die schon auf dem letzten Landtage vorgetragen wurden, und auf die ich nicht in extenso eingehen will. Ich halte aber den Standpunkt der Großh. Regierung für einen vollständig verfehlten. Sie wird ihn aufgeben müssen, und wenn sie ihn aufgegeben hat, wird sie dieselben günstigen Erfahrungen machen, wie es draußen im Privatleben der Fall ist. Auch in der Privatindustrie hat man von Tarifen nichts wissen wollen, und nachdem man dazu übergegangen ist, die Tarife einzuführen, hat man überall die besten Erfahrungen damit gemacht. Manches, was sich in den letzten Jahren abgespielt hat, und was das gegenseitige Vertrauen zwischen Verwaltung und Eisenbahnarbeitern durchaus nicht zu fördern in der Lage war, das wäre nicht vorgekommen, wenn die Verwaltungen in engerer Fühlung mit den Arbeitern gestanden hätten, wenn wir also schon auf dem Boden der Lohn t a r i f e gewesen wären. Der Herr Kollege Muser hat gestern mit Recht den gegenwärtigen Z w i t t e r z u s t a n d hervorgehoben in bezug auf die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter. Sie werden nicht behandelt wie Arbeiter draußen in der Privatindustrie, aber auch nicht als Beamte. Auf der einen Seite entzieht man ihnen die Vorteile, die der Arbeiter in der Privatindustrie hat, und auf der anderen Seite gibt man ihnen nicht die Wohltaten, die der staatliche Beamte hat. Ein solcher Zustand läßt sich nicht aufrecht erhalten, und wenn die Großh. Regierung die Arbeiter nicht zu Beamten machen will, dann muß sie einmal dazu übergehen, mit ihnen zu unterhandeln und die Lohn t a r i f e einzuführen. Daß die Lohn t a r i f e auf korporativer Grundlage beruhen müssen, ist ganz selbstverständlich. Diese Forderung braucht man gar nicht zu erweitern, denn sie ist die logische Folgerung der Einführung des Lohn t a r i f s überhaupt.

Dann petitionieren die Arbeiter im Interesse der Invaliden, Witwen und Waisen dafür, daß die R e n t e n s ä k e e r h ö h t werden. Der Herr Abg. Dr. Witz hat gestern in beredten Worten die Zustände geschildert, unter welchen diese Leute, auch teilweise noch junge Arbeiter, zu leiden haben. Ich kenne einen Mann, der das 40. Lebensjahr noch nicht erreicht hat, der vollständig blind und Vater von mehreren Kindern ist, und der mit der Rente von 300 bis 350 M. im Jahre auskommen soll. Wenn der Mann in einer Versammlung hinsteht und sagt, er werde nur dadurch vom Selbstmord abgehalten, daß er immer wieder an seine Kinder denke, so darf man ihm das glauben. Aber in eine solche Notlage sollte die Verwaltung einen tüchtigen, fleißigen Arbeiter nicht bringen! Der Arbeiter hat bis zum letzten Moment in der Werkstätte ausgehalten. Als er schon fast vollständig erblindet war, hat er immer noch an der Drehbank gearbeitet und war einer der tüchtigsten Arbeiter, die die Eisenbahnverwaltung gehabt hat; wenn ein solcher Arbeiter in dem Alter gezwungenermaßen die Arbeit niederlegen und sich auf die Pension verlassen muß, dann sollte man die Pension so bemessen, daß der Arbeiter we-

nigstens nicht der bittersten Not und dem traurigsten Elend anheimfällt. Es gibt noch mehr solcher Fälle. Wenn die Arbeiter verlangen, man solle sie so behandeln wie die Beamten, statt der 39 Proz. ihres geringen Verdienstes ihnen 70 Proz. bewilligen, wie sie auch die Beamten beziehen, dann ist eine solche Forderung durchaus gerechtfertigt. Ich bin versicherungstechnisch nicht erfahren genug, um mir darüber klar zu werden, ob der gegenwärtige Stand der Arbeiterpensionskasse eine wesentliche Erhöhung der Rentenbezüge zuläßt. Wenn das aber nicht der Fall sein sollte, dann müßte es die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung sein, dafür zu sorgen, daß dieser Arbeiterpensionsfonds möglichst bald auf diese Höhe gebracht wird.

Dann beklagen es die Arbeiter vor allen Dingen, daß sie immer und immer wieder laufen müssen, wenn sie aus dem G n a d e n f o n d s etwas haben wollen. Wenn z. B. ein Arbeiter wie der, den ich hier eben angeführt habe, der vollständig blind ist, von dem man weiß, daß er sich in solch traurigen Verhältnissen befindet, jedes Jahr wieder um eine Unterstützung aus dem Gnadenfonds einkommen soll, so ist das für die Arbeiter sehr peinlich. Es gibt auch Arbeiter, die ein sehr fein ausgebildetes Ohrgefühl haben und denen es schließlich zuwider ist, immer und immer wieder um Gnadengaben anzuhaken. In solchen Fällen sollte die Eisenbahnverwaltung ein für allemal beschließen: Der Mann bekommt jährlich so und so viel, ohne daß er jedes Jahr immer wieder eine Eingabe macht. Ich möchte die Fürsorge für diese Invaliden der Großh. Regierung dringend ans Herz legen. Denn wenn jemand zu bedauern ist, so sind es diese Invaliden, die von der Teuerung der Lebensverhältnisse doppelt und dreifach schwer getroffen werden. In dem Augenblick, wo man für die Beamten und Arbeiter, die ihre Arbeitskraft dem Staate noch zur Verfügung stellen können, eine Erhöhung der Bezüge beschließt, sollte man der anderen nicht verassen, die das Glück nicht mehr haben, ihre Arbeitskraft zu besitzen.

Ueber die Fortzahlung des Lohnes in Krankheitsfällen hat sich schon der Herr Abg. Muser geäußert. Ich kann darauf Bezug nehmen.

Wenn die Arbeiter einen W o h n u n g s a e l d z u s c h u k verlangen, so kann man daran ja vom Standpunkt der Verwaltung aus Anstoß nehmen. Aber berechtigt scheint mir diese Forderung zu sein. Die Arbeiter leiden ungemein unter den Wohnungsverhältnissen in den großen Städten, wo die Wohnungsverhältnisse in den letzten Jahren überall in die Höhe gegangen ist. In Karlsruhe werden wir in den nächsten Jahren mit einer erheblichen Steigerung der Mieten zu rechnen haben. Wenn die Arbeiter verlangen, man solle auch ihnen einen Wohnungsverkauf geben, so meine ich, die Forderung ist gerechtfertigt und die Verwaltung sollte sie erfüllen.

Es fällt mir eben noch ein Wunsch ein, der mir in den letzten Tagen mitgeteilt worden ist, und der vielleicht auch berücksichtigt werden kann. Die Eisenbahnarbeiter, die in Orten wohnen, die an der Staatsbahn liegen, haben unentgeltliche Fahrtafeln zu ihrem Wohnort und dem Arbeitsort; die Arbeiter aber, die in Orten wohnen, die nicht an der Staatsbahn liegen, sondern an Privatbahnen, müssen ihre Fahrt bezahlen. Es müßte der Eisenbahnverwaltung nicht schwer fallen, den Nebenbahnen Vorschüsse zu bezahlen, damit auch diese Arbeiter nicht schlechter daran sind als die, die an der Staatsbahn wohnen. Dieser Wunsch ist zweifellos berechtigt.

In bezug auf das uneingeschränkte Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter habe ich mich in der Kommission schon geäußert. Ich kann Bezug nehmen

auf das, was auch im Hohen Hauje schon ausgeführt worden ist. Die Verwaltung sollte nicht einschreiten, auch wenn die Arbeiter einmal in der Zeitung oder in einer Versammlung einen Ton anschlagen, der der Verwaltung nicht gefällt. Die Verwaltung wird das Vertrauen der Arbeiter in dem Maße steigern, wie sie das Koalitionsrecht der Arbeiter unangetastet läßt.

Nun noch die Ausgestaltung der Arbeiterausschüsse. Auch darüber habe ich auf dem letzten Landtag schon vieles gesagt, ich kann mich im wesentlichen darauf beziehen. Die Arbeiterausschüsse haben erst dann einen Wert, wenn ihre Rechte erweitert werden, wenn sie nicht bloß als Beratungskörper zugezogen werden, wie das heute der Fall ist, sondern mit bestimmten Rechten ausgestattet werden, wenn sie regelmäßig zusammengerufen werden, und wenn der Verband der Eisenbahner als Stütze hinter den Ausschüssen steht. Dann erst werden die Ausschüsse zum Wohle der Arbeiter und auch der Verwaltung funktionieren.

Ich bin am Ende meiner Ausführungen. Ich will hoffen, daß die vorgetragenen Wünsche Berücksichtigung finden, daß aber auch das, was ich im Eingang meiner Ausführungen über unser Eisenbahnwesen im allgemeinen gesagt habe, Gehör findet. Wir müssen aus den Zuständen herauskommen, in denen wir uns heute befinden, wenn wir unsere Eisenbahn auf der Höhe erhalten wollen. Wenn ich mir sagen muß, daß wir Hunderttausende, ja vielleicht Millionen durch die Tarifrevision verlieren und auf der anderen Seite wahrnehmen, wie die Eisenbahnverwaltung sich mit Händen und Füßen wehrt, wenn es sich um eine Aufbesserung der Gehälter der Angestellten handelt, so stehe ich vor einem Rätsel. Ich weiß nicht, was ich davon halten soll. Hier knaupert man mit Tausenden, und dort wirft man das Gold hundttausendweise hinaus. Das ist für mich ein Beweis, daß in unserer Staatsverwaltung noch nicht alles so ist, wie es sein sollte. Ich hoffe, daß unsere Eisenbahnverwaltung die Winke, die wir vorgetragen haben, berücksichtigt. Ich habe die feste Ueberzeugung, daß, wenn sie das tut, dies im Interesse unseres ganzen Landes geschieht. (Beifall bei den Sozialdemokraten).

**Abg. Birkenmayer (Zentr.):** Ich habe zunächst einige Angelegenheiten zur Sprache zu bringen, welche sich in meinem Wahlkreis abspielen. Im vorigen Jahr haben eine Anzahl Gemeinden, nämlich Bettingen, Stadthausen, Grunholz, Gochsal und Rogel aus dem Amt Waldskut, eine Bittschrift an das Großh. Eisenbahnministerium eingereicht, damit bessere Verhältnisse am Güterbahnhof in Kleinlaufenburg eingeführt werden, insbesondere bezüglich des Verkehrs mit Bodenerzeugnissen. Das Großh. Ministerium hat diesem Wünsche stattgegeben, und ich darf deswegen namens der Gemeinden Dank und Anerkennung für dieses Entgegenkommen aussprechen. Ich bin überzeugt, daß durch diese Verbesserungen für die genannten Gemeinden ein bedeutender Nutzen eintreten wird. Allein, man darf dabei nicht stehen bleiben. Der gute Geist, der für die Entscheidung des Ministeriums damals maßgebend gewesen ist, sollte noch weiterhin wirken, sowohl was den Personenbahnhof als auch den Güterbahnhof Kleinlaufenburg betrifft. Dieser Güterbahnhof Kleinlaufenburg ist zum Teil auch schon als Personenbahnhof eingerichtet, nämlich für die Fabrikarbeiter der dortigen Fabriken, und das verdient ebenfalls Anerkennung. Allein andere Personen dürfen dort nicht ein- und aussteigen. Ich meine, so gut Fabrikarbeiter ein- und aussteigen dürfen, sollte man auch anderen Leuten, die ein wesentliches Interesse daran haben, diese Erlaubnis geben. Ich gebe dies, es ist der Wunsch aus der dortigen

Gegend, der Großh. Regierung zur Erwägung anheim.

In kurzer Zeit ist auch die Frage zu entscheiden, ob an den bisherigen Güterbahnhof in Kleinlaufenburg ein vollständiger Personenbahnhof angeschlossen werden soll, oder ob der bisherige westlich davon liegende Personenbahnhof bleiben soll. Eine bestimmte Erklärung seitens der Eisenbahnverwaltung ist aber noch nicht abgegeben worden. Mir ist auf die Frage, wo der neue Güterbahnhof hingelegt werden solle, gesagt worden, man müsse zuerst abwarten, bis der Bezirksrat in Säckingen den neuen Stadtbauplan für Kleinlaufenburg festgelegt habe, weil der Umstand, daß die Stadt sich gegen Osten erweitere, bei der weiteren Frage, wohin der Bahnhof gelegt werden soll, berücksichtigt werden müsse. Dieser Bauplan ist seit längerer Zeit festgelegt worden, seitens der Eisenbahnverwaltung ist aber noch kein weiterer Schritt geschehen. Ich will jedoch darüber nicht streng urteilen, denn es ist klar, daß die Eisenbahnverwaltung bis zur Entscheidung der Frage des elektrischen Werks am Rhein sich abwartend verhalten dürfte.

Es ist sehr lange gegangen, bis man wußte, daß dieses Werk finanziert ist. Ich habe die Sache schon einmal in diesem Landtag vorgebracht und habe vom Regierungskomitee aus damals die Antwort bekommen, das Unternehmen sei jetzt finanziert. Das ist schon im Dezember oder Januar geschehen, und ich meine, es sollte sich die Großh. Eisenbahnbehörde jetzt über den Platz entschließen, wo der Bahnhof zu erstellen ist, zumal verschiedene Unternehmer, welche dort Gelände angekauft haben, ein großes Interesse daran haben, endlich zu wissen, was nun geschehen soll. Ueberhaupt dürfte die ganze Angelegenheit in einem etwas rascheren Tempo, mit etwas mehr „Schnellzugsgeschwindigkeit“ erledigt werden, und das kann ja jetzt geschehen, da die nötigen Voraussetzungen vorhanden sind.

Wie dem Großh. Ministerium schon durch jene Eingabe vom Sommer vorigen Jahres bekannt geworden ist, ist von verschiedenen Seiten, nicht bloß von Privatpersonen, sondern auch von den interessierten Gemeinden, darauf hingewirkt worden, daß der Güterbahnhof auch zu einem Personenbahnhof erweitert wird, besonders da die Zugverbindungen zum Güterbahnhof jetzt günstiger sind als zu dem jetzigen Personenbahnhof. Es ist auch schon in einem Schreiben der Großherzoglichen Generaldirektion vom 23. April 1907 dem besonders interessierten Sägereibesitzer und Bezirksrat Jaller die Zusicherung gemacht worden, daß man seinen Wünschen Rechnung tragen werde. Ich muß aber bemerken, daß bis jetzt nichts geschehen ist. Es wurde allerdings in jenem Schreiben bemerkt: „Zur Einrichtung einer Personenhaltestelle für den allgemeinen Verkehr liegt zur Zeit kein hinreichendes Bedürfnis vor.“ Ich glaube, daß dieser Standpunkt im Hinblick auf das von mir Ausgeführte nicht richtig ist, und hoffe, daß das Großh. Ministerium anerkennen wird, daß wenigstens bis zu einem weitergehenden Grade solches Interesse vorhanden ist.

Ein zweiter Punkt, den ich vorzubringen habe, betrifft eine an sich schon alte Sache. Es handelt sich um die Einrichtung der Züge auf der Strecke Schopfheim-Säckingen über Wehr, und zwar nach beiden Richtungen hin. Schon im Jahre 1906 habe ich diese Sache hier zur Sprache gebracht, und es wurde schon damals an die Großh. Generaldirektion eine ganz ausführliche Eingabe eingesandt nicht bloß von den Gemeinden Wehr, Todtmoos usw., sondern auch von einer großen Anzahl von Verschönerungsvereinen, Verkehrsvereinen und sonstigen Vereinen sowie von verschiedenen Industriefirmen. Es scheint mir, da in einer erneuten Eingabe mehrere Beschwerdepunkte wiederholt sind, nicht genügende Abhilfe geschaffen zu

sein. Ich verweise auf den Inhalt dieser Eingabe vom 24. Januar dieses Jahres. Es herrschen auf jener Strecke Zustände, die eine ganz dringende Abhilfe erheischen. Schon der Umstand, daß keine Güterzüge fahren, sondern daß einzelnen Personenzügen auch noch Güterwagen angehängt werden, hat zur Folge, daß man gar zu langsam von Station zu Station kommt. Wenn an den verschiedenen Stationen aus- und eingeladen werden muß, so gehört für Reisende, wie ich schon auf dem letzten Landtage gesagt habe, eine Riesengebuld dazu, um das ertragen zu können. Es wäre besser gewesen, wie neuerdings von den Petenten der Generaldirektion gegenüber gesagt worden ist, einen Güterzug einzulegen von Basel über Schopfheim und Wehr nach Säckingen und zurück. Wenn dies inzwischen geschehen sein sollte, so wäre ich sehr dankbar dafür, aber ich habe seit dem 24. Januar eine weitere Nachricht in der Sache nicht bekommen, weshalb ich annehmen muß, daß die Verhältnisse nach wie vor die gleichen sind, und daß auch die ungünstigen Anschlußverhältnisse in der Richtung gegen die Rheintal- und Wiesentalbahn noch vorhanden sind. Eine Folge dieser unpraktischen Verhältnisse ist auch die, daß verschiedene Reisende, die ins obere Rheintal gelangen wollen, lieber die Züge auf der Schweizerseite von Basel nach Stein vorziehen; dies ergibt einen Einnahmeausfall für die Eisenbahnverwaltung, der vermieden werden sollte. Bezüglich der Züge im Einzelnen verweise ich auf die der Grö. Generaldirektion vorliegende Eingabe; denn ich kann in meiner heutigen kurzen Ausführung auf alle diese Einzelheiten nicht eingehen; der Gr. Generaldirektion sind die Verhältnisse ja bekannt. Man sollte mehr Rücksicht nehmen auf die Interessenten und dafür sorgen, daß die Züge sich schneller bewegen, denn es benutzen doch auch oft Kranke dieselben, welche in das großartig angelegte Sanatorium nach Todtnoos fahren; auch mit Rücksicht auf diese Patienten sollte man jeden Aufenthalt, der nicht durchaus notwendig ist, vermeiden. Ich bitte also das Grö. Eisenbahnministerium, in dieser Beziehung Abhilfe zu treffen, und ich bin auch überzeugt, daß nach einer Prüfung der Sache auch Abhilfe geschaffen wird.

Ein anderer Fall betrifft die Station Niederschwörstadt im Amt Säckingen im oberen Rheintal. Das ist eine etwas auffallende Angelegenheit. Wir haben im letzten Landtag eine Summe zur Erstellung einer Güterhalle mit Zubehör in Niederschwörstadt genehmigt, die damalige Budgetkommission hat besondere Erhebungen in dieser Sache gemacht und sie sagt im Bericht, daß nach Durchsicht der Materialien zu besonderen Bemerkungen kein Anlaß vorhanden sei. Es war also die Budgetkommission und mit ihr das ganze Hohe Haus einverstanden, daß diese Summe zur Erbauung einer Güterhalle, die höchst notwendig ist, genehmigt werden soll. Es steht aber bis heute noch keine Güterhalle dort, trotzdem es notwendig ist, daß eine solche erbaut wird. Ich habe mich erkundigt, warum es nicht geschieht, obgleich der Landtag die Summe bewilligt hat, ich habe aber keine sichere Antwort bekommen; erst in den letzten Tagen ist mir eine solche zuteil geworden. Es kommen auch noch weitere Gemeinden als bloß Niederschwörstadt hier in Betracht, so Oberschwörstadt und andere. Es handelt sich dort beim Güterverkehr zum großen Teil um den Verschleiß von Geschirr. Diese Güter gehen von dort aus am Rhein auf und ab und haben großen Absatz im Kreise Waldshut und zum erheblichen Teil auch noch im Kreise Lörrach. Abgesehen davon ist auch noch ein großer Stückgutverkehr vorhanden. Auf Anfrage der Gemeinde Niederschwörstadt kam endlich am 9. Oktober 1907 von der Grö. Generaldirektion ein Schreiben, nachdem die Gemeinde wiederholt wegen Erstellung der Güterhalle nach-

gejucht hatte. Dieses Schreiben sagt, es solle nun statt einer Güterhalle ein „Eisenbahnwagenkasten“ dort erstellt werden (Seiterkeit) mit der Begründung, es sei hierdurch den Bedürfnissen des Verkehrs bis auf weiteres genügt. Was ein „Eisenbahnwagenkasten“ für ein Geschöpf ist, weiß ich bis jetzt noch nicht (Seiterkeit); jedenfalls ist es keine Güterhalle, und es ist nicht für die Herstellung eines Eisenbahnwagenkastens die Summe genehmigt worden sondern für die Güterhalle, und ich meine, der Landtag hat ein Recht, darauf zu bestehen, daß, wenn eine Güterhalle genehmigt wird, diese gebaut wird und nicht ein sogenannter „Eisenbahnwagenkasten“. Nun heißt es, dem Verkehrsbedürfnis sei mit diesem entprochen. Ja, vielleicht im Sinne der Generaldirektion, aber nicht im Sinne der Interessenten; und ich wende mich jetzt von der Generaldirektion weg ausdrücklich an den Herrn Minister, damit er Abhilfe schaffe; denn uns gegenüber ist der Herr Minister eigentlich derjenige, der die Hilfe leisten kann und sie zu leisten hat; und wir haben auch das Vertrauen, daß die Hilfe geleistet wird. Ich bin aufgefordert worden, darauf zu bestehen, daß das errichtet wird, was durch den Landtag genehmigt ist und nicht etwas anderes. Die Gemeinde hat sich sodann nochmals an die Generaldirektion gewendet, und darauf kam dann ein Schreiben des Inhalts, daß es bei den früheren Bestimmungen belassen werden müsse. Damit ist nichts getan. Man denkt dabei an den Satz: „car tel est notre plaisir!“ Das geht nicht seitens der Generaldirektion; über diese Zeiten sind wir denn doch hinaus. Wenn es wirklich so wäre, daß es bei den früheren Bestimmungen bliebe, dann wäre es recht, denn dann wäre es bei der Güterhalle geblieben; denn dies sind die früheren Bestimmungen, dann wäre nicht von dem „Eisenbahnwagenkasten“ die Rede. Zudem wird dieser Kasten der Einwohnerschaft keinen Nutzen bringen und dafür wurde das Gelände nicht unentgeltlich abgetreten. Die Gemeinde Niederschwörstadt hat nur im Vertrauen darauf, daß die Güterhalle erstellt wird, das nötige Gelände unentgeltlich dazu abgegeben, sie hat deswegen auch zivilrechtlich einen Anspruch darauf, daß dort das erstellt wird, was sie gewollt hat, und das ist die Güterhalle! Nach dem alten Rechtsjage in den Mandekten: „do, ut facias“ hat die Gemeinde gegeben und die Generaldirektion hat zu leisten, und wenn sie nicht leistet, so riskiert sie noch einen Zivilprozeß, denn die Gemeinde ist durchaus nicht gesonnen, sich „an der Nase herumziehen zu lassen“. Ich bitte also das Grö. Ministerium, ganz energisch der Sache näher zu treten und Abhilfe zu schaffen.

Nun kommt noch ein Fall, der auch nicht erfreulich ist. Da handelt es sich um die Station Badisch-Rheinfeld. Das ist der Generaldirektion schon längst bekannt, daß dort sehr unzumutbare Zustände herrschen. Die Erweiterung der Bahnhofanlage durch eine Unterführung oder dergleichen ist absolut notwendig. Badisch-Rheinfeld hat sich durch die elektrischen Werke am Rhein und durch sonstige industrielle Anlagen sehr rasch herausgemacht und hat jetzt mit der Hauptgemeinde Rollingen, wozu es gehört, nach der letzten Volkszählung eine Bevölkerungsziffer von etwa 2940 Einwohnern; jetzt werden es wohl 3000 Einwohner oder etwas mehr sogar sein. Wegen des größeren Verkehrs, der eingetreten ist, mußte natürlich auch der Bahnhof erweitert werden. Dies geschah schon vor mehreren Jahren; es wurden neue Gleisanlagen hergestellt, es wurde der Bahnkörper verstärkt usw., das Stationsgebäude vergrößert und auch eine Güterhalle angelegt. Das ist aber noch nicht alles,

was hätte geschehen sollen, um alles in Ordnung zu bringen. Es wird, und zwar wiederholt, immer wieder geklagt über die ungünstigen Zugangsverhältnisse zum Bahnhof, und zwar von der Nordseite, also vom Hauptort Nollingen her. Der Hauptort Nollingen und auch der größere Teil von Badisch-Rheinfelden liegt nordwärts der Bahnlinie, nur einige wenige Häuser liegen südlich davon. Es kommen auch noch andere Ortschaften in Betracht, z. B. Karbau, Degerfelden und Ort des Dinkelbergs. Nun ist leider die Einrichtung getroffen, daß die Passanten, die von Norden her kommen, nicht direkt an den Bahnhof gelangen können, sondern sie kommen nur an das Gleis, müssen dann durch zwei Unterführungen unter der Straße hindurch und dann erst kommen sie auf einem Umweg an den Bahnhof. Das wäre nun alles noch zu ertragen, wenn nicht eine andere unpraktische Einrichtung vorhanden wäre, daß nämlich südlich vom Bahngleise der Personenbahnhof selbst, das Expediturabfertigungsbureau, sowie jenes für Eilgutabfertigung, die Post und das Nebenpostamt liegen, dagegen nördlich der Bahn, also auf der anderen Seite, die Abfertigungsstelle für Frachtgut und die Güterhalle. Wenn nun jemand mehreres zu tun hat, und das kommt ja sehr oft vor, so hat er nicht bloß an der Nordseite des Gleises, bei der einen Abfertigungsstelle zu tun, sondern er muß auch auf die Südseite und so gibt es ein Geläufe und einen Aufenthalt. Es wäre eine Unterführung unter dem Gleis dringend notwendig, und es hat auch der Gemeinderat und haben auch mehrere Geschäftsleute von Badisch-Rheinfelden und der Umgegend wiederholt Gesuche an die Bahnverwaltung gerichtet, sie haben aber bis jetzt keinerlei Erfolg gehabt. Auch eine Eingabe des Gemeinderats Nollingen als Hauptort von Badisch-Rheinfelden vom Jahre 1902 um Errichtung eines eisernen Fußgängersteiges über den Bahnkörper ist einfach abgelehnt worden. Die Gemeinde hat sich aber damit nicht begnügt, sie hat eine weitere Eingabe eingereicht, die von einer großen Anzahl von Geschäftsleuten und anderen Einwohnern unterstützt wurde, eine Eingabe um Herstellung eines Weges in irgend einer Weise von der einen Seite zur anderen. Dieses Begehren wurde ebenfalls abgelehnt. Aber der Mißstand besteht immer noch fort, es ist nichts Besseres, nichts Neues geschehen. Dann hat im Monat September 1907 der Gemeinderat sich wiederum an die Groß. Generaldirektion gewendet mit der Bitte um endliche Herstellung eines unterirdischen Durchgangs unter dem Gleise, wie es ja bei vielen Bahnhöfen größerer und mittlerer Art schon eingeführt ist. Man hätte meinen sollen, daß doch dieses Begehren, dessen Genehmigung einen ganz zureichenden Erfolg gehabt hätte, wenigstens beantwortet wird, aber auf dieses Gesuch ist seit September 1907 bis jetzt noch nicht einmal eine Antwort eingetroffen! Dagegen ist der Uebelstand immer noch vorhanden wie vorher. Auch in dieser Beziehung bitte ich den Herrn Minister einzugreifen, und wenn der Herr Minister sich davon überzeugt hat, daß Mißstände vorliegen, was der Fall sein wird, so bin ich fest überzeugt, daß er auch Abhilfe schafft.

Es liegt noch ein zweiter Mißstand an jenem Bahnhof vor. Nördlich des Gleises müssen oft die Leute, wenn sie nicht gleich einsteigen können, im Regenwetter und Schnee herumstehen, ich habe das schon selber mitgemacht, weil nicht einmal eine Schutzhaile da ist. An einer solchen Station gehört doch diese Rücksicht genommen, insbesondere weil, was bisweilen auch vorkommt, Kranke Leute darunter zu leiden haben. Ich bitte deshalb, daß mit der Beseitigung des ersten Mißstandes auch dieser zweite aufgehoben wird.

Ich möchte nun noch einige allgemeine Wünsche vordringen, weil ich doch am Worte bin. Schon mehrmals wurde mir geklagt, und ich selbst habe es schon mehr als einmal erfahren, daß man auf den Zügen und insbesondere auf den Schnellzügen an Wagenmangel zu leiden hat. Es ist schon öfters passiert, daß auf der Strecke zwischen Basel und Karlsruhe Leute im Gange stehen mußten, statt daß sie Platz bekamen, worauf sie doch Anspruch hätten. Auch wir Abgeordnete haben oft darunter zu leiden, daß in den Zügen Platzmangel ist. Obwohl man weiß, daß zu bestimmten Zeiten viele Abgeordnete reisen, haben wir oft schon in den Zügen großes Gedränge gehabt, um einen Platz zu bekommen, und ich bin oft lieber bis Basel dritter Klasse gefahren, als daß ich in der zweiten oder ersten Klasse auf dem Gange stehen mußte oder Gefahr lief, halber erdrückt zu werden. Uns Abgeordneten ist es ja einerlei, ob wir erster Klasse fahren oder nicht, wenn wir nur einen sicheren Platz haben! Was mich betrifft, wäre es mir viel lieber, man nähme ein paar Wagen dritter Klasse, vielleicht solche von besserer Ausstattung, die für uns reserviert wären und um die wir nicht erst zu kämpfen haben. Es würden ein oder zwei Wagen dritter Klasse vollständig genügen, zwei das Land hinauf und zwei hinunter, da wäre man auch „unter sich“. Auf den Plätzen der ersten und zweiten Klasse lege ich gar kein Gewicht, die Hauptsache ist, daß man sich nicht erst seinen Platz erkämpfen muß.

Was die Bahnsteigperre betrifft, so habe ich früher schon ausgesprochen, ehe wir sie hatten, daß ich ein Freund derselben bin. Meines Erachtens hat aber die Sache in der Ausführung insofern einen Haken, daß zu wenig Beamte da sind, wenn die Türen an der Sperre geöffnet werden sollen. Oft ist, obwohl ein großer Andrang von Reisenden vorhanden ist, nur eine Tür offen, während die anderen geschlossen sind. Man könnte doch gleich zu Anfang zwei oder drei Türen öffnen, dann würde die Abfertigung schneller gehen und die Reisenden würden nicht unnötige Zeit verlieren.

Was das Kilometerheft anlangt, so neige ich nach den Mitteilungen, die mir gemacht worden sind, auch dazu, daß durch die Abschaffung derselben auf unseren Eisenbahnen ein starker Ausfall eingetreten ist. Ob durch die Einführung des niederen Tarifes ein besonderer wirtschaftlicher Gewinn für die Reisenden herausgekommen ist, wird wohl noch eines Beweises bedürfen. Mir wurde von erfahrenen Reisenden gesagt, daß seit der Aufhebung des Kilometerhefts auf der Strecke Heidelberg-Basel viel weniger Fremde fahren, weil unser Kilometerheft, das sie sich früher im voraus bestellt haben, doch ein Anlodungsmittel war, um auf der badischen Seite zu reisen. Das ist jetzt weggefallen. Man hätte damals eher dafür eintreten sollen, daß die anderen Staaten in Deutschland das Kilometerheft ebenfalls einführen, als daß wir es uns haben abdrücken lassen! (Lebhaftes Sehr richtig!) Das wäre besser gewesen! Aber Preußen wollte nicht, das ist ein „öfentliches Geheimnis“, Preußen wollte nicht! Dagegen will Preußen, wohl um die großen Sympathien, die es bei uns hat (Heiterkeit), zu verstärken, die vierte Wagenklasse auch bei uns eingeführt sehen, und dagegen bin ich noch ebenso, wie ich es früher gewesen bin, und wie ich mit Freude gehört habe, bin ich mit dieser Anschauung nicht der Einzige im Landtage (Sehr richtig!). Man sollte, wie mit Recht vom Herrn Kollegen Kolb gesagt worden ist, verlangen, daß Preußen jetzt endlich auch einmal ein Opfer bringt! Wir haben in Eisenbahnangelegenheiten so viele Opfer gebracht, daß jetzt Preußen wirklich auch einmal an die Reihe kommen könnte! Auch

in Hessen wird die Ansicht nicht mehr allseitig geteilt, daß es für das Großherzogtum Hessen vorteilhaft war, die Vereinbarung mit Preußen abzuschließen. Man hört dort zwar Stimmen dafür, aber auch dagegen. Nun ja, es ist eben Preußen mit seiner „starken Hand!“ Man sagt ja allerdings von Preußen: Preußen ist immer gemäßigter. Das stimmt; denn Preußen nimmt nie mehr, als es kriegen kann (Geiterkeit), insofern muß man schon anerkennen, wenn von Mäßigkeit gesprochen wird.

Wenn es nun aber heißt, daß unser rollendes Material, das wir uns selbst geschaffen haben, immer erst lange in Norddeutschland herumfährt, bis es wieder zurückkommt, und das wir das alles geschehen lassen müssen, so sage ich, ich glaube dies nicht! Wenn wir uns auch dieser Vereinbarung angeschlossen haben, bleiben diese Wagen doch in erster Reihe unser Eigentum! Wir haben sie angeschafft, und deshalb dürfen wir verlangen, daß sie so schnell als möglich zu uns zurückkommen müssen, wenn sie nach Norddeutschland gefahren sind. Wir haben doch das erste Benutzungsrecht, nicht andere, die keinen Pfennig dazu gegeben haben! (Auf eine Zwischenbemerkung des Abg. Lehmann): Ja, wenn Sie Ihr altes Vaterland Preußen verteidigen wollen, Herr Kollege Lehmann, so habe ich nichts dagegen; aber es wäre besser, Sie würden auch einmal etwas Gutes über andere Staaten sagen. Sonst sind Sie immer bereit, über Baden nicht viel Lobenswertes zu sagen, und insbesondere das Wort „Musterländle“ scheint aus Ihrem Munde kein Lob zu sein! (Geiterkeit). Tadeln Sie doch auch preussische Zustände und helfen Sie, daß bei Ihnen auch Verschiedenes besser wird, ich meine z. B. das preussische Wahlrecht und anderes (Geiterkeit).

Was die Eisenbahnbeamten betrifft, so ist ja selbstverständlich, daß auch ich mit allen Kollegen im Landtage dafür eintrete, daß sie besser bezahlt werden. Ich will aber darüber jetzt nichts reden, weil eine Aenderung hier bevorsteht und eine besondere Verhandlung hierüber stattfinden wird. Das aber muß ich der Großh. Regierung dringend ans Herz legen, daß jede Ueberbürdung der Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter verhütet werden muß. Wenn Sie mit überbürdeten Beamten oder Arbeitern auf der Eisenbahn zu tun haben, kann trotz aller Aufmerksamkeit ein großes Unglück passieren, und das ist nicht bloß ein Unglück für den Beamten, sondern auch ein Unglück für die Reisenden, und kann zu einer schweren Belastung des Eisenbahnfiskus führen.

Was den Eisenbahnrat betrifft, so bin auch ich der Ansicht, daß auch Arbeiter hineinkommen sollen. Die Arbeiter sind in einer großen Reihe von Fragen die besten Sachverständigen. Ich möchte aber auch nicht, daß etwa bloß ein Arbeiter hineinkommt, sondern es müssen mindestens zwei sein, einer aus dem Unterlande und einer aus dem Oberlande, denn die Interessen sind im Unterlande und im Oberlande nicht immer die gleichen, auch bezüglich der Arbeiterschaft nicht. Damit will ich schließen (Beifall).

Abg. Franz (natl.): Die Generaldirektion hat vor einigen Monaten an die Bahnhofsrestaurateure ein Schreiben hinausgegeben des Inhaltes, ob dieselben nicht geneigt wären, das Bier der Staatsbrauerei Rothaus einzuführen.

Ich will gleich vorausschicken, daß ich nicht pro domo spreche, denn unsere Brauerei liefert nur Bier für eine einzige kleinere Station. Ich bin aber von meinen Kollegen aufgefordert worden, die Angelegenheit hier in diesem hohen Hause zur Sprache zu bringen.

Ich weiß, daß der Gedanke der Bierlieferung nicht von der Generaldirektion ausgeht sondern von der Verwaltung der Staatsbrauerei. Ich weiß auch, daß die Restaurateure zum kleinen Teil Proben haben kommen lassen. Diese Proben sind auch, was das Bier anbelangt, gut ausgefallen, das Bier war aber nicht besser als das der seitherigen Lieferanten, sondern nur teurer. Wie ich gehört habe, stellt sich der Hektoliter auf 24 bis 25 M., während das einheimische sich auf 17 bis 18 M. stellt. Das Bier muß deshalb auch im Kleinen entsprechend teurer verkauft werden. Das Publikum fand den Preis für dieses einheimische Bier ebenfalls zu hoch und sagte sich, daß es zu diesem Preis lieber Pilsener oder Münchener Originalbiere trinke. So kam es, daß das Bier nicht weiter bestellt wurde.

Die Idee, durch diese Manipulation die Staatsbrauerei in die Höhe zu bringen, hat bei vielen Herren Kollegen in diesem hohen Hause Anklang gefunden, und Mancher hat dieser Sache das Wort geredet. Ich sehe mich als Fachmann veranlaßt, Ihnen auch die Rehrseite der Medaille zu zeigen.

Erstens ist die Brauerei Rothhaus gar nicht in der Lage, die Bahnhofsrestaurants mit Bier zu versorgen. Die Brauerei ist eingerichtet auf 25 000 Hektoliter, 20 000 setzt sie jetzt schon ab. Es müßte daher die Brauerei bedeutend vergrößert werden. Ich glaube nun aber nicht, daß das hohe Haus Lust hat, noch einmal eine Million oder mehr für die Brauerei zu bewilligen. Die Brauerei ist vor einigen Jahren mit einem Kostenaufwand von 800 000 M. umgebaut worden, und es hieß damals, die Brauerei müsse erhalten werden im Interesse des Schwarzwaldes, denn die Brauerei kaufe den Bauern die Gerste ab und liefere dem Dürrenbühler Hof vorzügliche Futtermittel, auch solle die Brauerei durch gutes Bier das Schnapstrinken in der Gegend des hohen Schwarzwaldes verdrängen. In diesem Sinne haben wir das Geld zum Umbau bewilligt, nicht aber, daß die Brauerei den Zweck haben soll, den großen Steuerzahlern des Landes Konkurrenz zu machen.

Ich habe sehr bedauert, daß ich bei der Beratung des Etats der Brauerei Rothaus wegen Krankheit nicht zugegen sein konnte. Ich hätte damals bestimmt erklärt, daß die Brauerei die kaufmännische Buchführung einführen müsse, damit das hohe Haus auch einen Einblick bekommen hätte, was für eine Rentabilität die Brauerei abwirft. Bei der kameralistischen Buchführung ist es nicht möglich, in allen Einzelheiten nachzuweisen, wie in den einzelnen Betrieben gearbeitet wird.

Zweitens liefern die Brauereien den Restaurateuren das für ihren Betrieb nötige Eis. Und das ist gewöhnlich nicht wenig. Ich glaube nicht, daß eine Brauerei so dumm sein wird, das Eis zu liefern, wenn Rothauser Bier in der Restauration verkauft wird. Die Rothauser Brauerei selbst ist aber nicht im Stande, das nötige Eis vom Schwarzwald bis z. B. nach Karlsruhe, Heidelberg oder Mannheim mitzuschicken, so daß die Restaurateure gezwungen wären, das Eis zu kaufen.

Drittens würde die Generaldirektion keine so große Pachtzinsen erlangen wie seither. Denn wenn das Bier teurer wird, läßt der Konsum nach und das Geschäft wird dadurch weniger wert.

Ich habe das Vertrauen zur Großh. Generaldirektion, daß sie in Zukunft das Ansehen an ihre Restaurateure nicht mehr stellen und die freie Konkurrenz zulassen wird. Der Staat ist nicht dazu da, seine Steuerzahler in ihrem Geschäfte zu schädigen, zudem die Generaldirektion schon durch Fabrikation und billige Abgabe von Limonade, Sodawasser, Kaffee usw. die Beschäftigten sowie die Restaurateure schädigt. Ich habe gegen diese Einrichtung

gewiß nichts einzuwenden und halte es im Interesse des Betriebes sogar für notwendig, daß alkoholfreie Getränke während der Arbeitszeit verabreicht werden. Aber daß die Arbeiter auch noch die billigen Getränke mit nach Hause nehmen dürfen, das halte ich für eine Schädigung der Geschäfte, die solche Getränke herstellen. Ich muß noch einmal betonen, die Geschäftsleute zahlen ihre Steuern, und diese sind seit der Einführung der Vermögenssteuer nicht zu nieder, und da sollten sie durch den Staat nicht auch noch geschädigt werden.

Die Herren Abgg. Sed und Gen. haben einen Antrag eingebracht in dem Sinne, daß die Großh. Regierung die Eisenbahnwagen womöglich in den zwei Fabriken des Landes anfertigen lassen und die Arbeit so vergeben solle, das die Arbeitszeit in den Fabriken nicht über das übliche Maß ausgedehnt werden darf. Ich bin mit dem Antrag ganz einverstanden und möchte auch einiges über diese Angelegenheit sprechen, weil die Stadt Rastatt auch ein großes Interesse dabei hat. In der Stadt Rastatt befindet sich eine Eisenbahnwaggonfabrik, die seit einigen Jahren besteht. Für diese Fabrik hat die Stadt Rastatt, um nach der Entfestigung eine größere Industrie dorthin zu bekommen, ein Opfer von 120 000 M. gebracht, teils durch unentgeltliches Abtreten von Gelände, teils durch Straßenanlagen, Kanalisation usw. Sie war ja umso mehr zu diesem Opfer gezwungen, weil der Staat auch durch nichts dazu beigetragen hat, der Stadt aufzuhelfen. Die Stadt Rastatt hat nie versäumt, wenn irgend eine neue Anstalt vom Staate errichtet wurde, wie z. B. eine Irrenanstalt, ein Lehrerseminar und anderes, darum zu bitten, daß die Anstalt nach Rastatt verlegt werde, da sie ja über 50 Jahre lang durch die Festung an ihrer Entwicklung gehemmt war; allein da war immer die Stadt Rastatt zu nahe oder zu weit entfernt von Karlsruhe (Heiterkeit). Wir hofften, durch die Waggonfabrik eine große Steuerkraft zu erhalten, mußten aber leider die Erfahrung machen, daß es sehr langsam vorwärts ging, bis die Fabrik in die Lage kam, städtische Umlagen zu zahlen. Es ist ja in den letzten zwei Jahren besser geworden, weil die Großh. Generaldirektion der Waggonfabrik eine große Anzahl Wagen zugewiesen hat, wie das der Herr Minister uns vorhin mitgeteilt hat. Wie aus dem Berichte zu ersehen ist, hat die Waggonfabrik Rastatt 39 und die Fabrik Fuchs in Heidelberg 42 Personenwagen, Rastatt 882 und Fuchs 823 Güterwagen erhalten. Die Fabriken sind der Großh. Generaldirektion gewiß dankbar für die Zuwendung einer so großen Zahl Wagen, aber immerhin sind noch 356 Wagen an auswärtige Firmen vergeben worden, die wohl auch ganz gut in unserem Lande hätten angefertigt werden können.

Ich habe seit Jahren nicht gehört, daß der bayrische Staat bei uns in Baden Wagen anfertigen ließ. Im Gegenteil: Früher hat die bayrische Pfalzbahn bei uns in Baden bereits jedes Jahr Wagen anfertigen lassen, aber jetzt, seit die Vereinigung mit der bayrischen Staatsbahn vollzogen ist, werden der badischen Industrie keine Aufträge mehr zugewiesen, sondern die Wagen werden in Bayern angefertigt. Elsaß fragt auswärts nur an, wenn die elsässische Fabrik de Dietrich keine Aufträge mehr annehmen kann. Württemberg versorgt erst Eßlingen, und gibt seine Aufträge erst auswärts, wenn diese Fabrik nichts mehr annehmen kann. Sachsen hat früher seine Aufträge außer Land gegeben, solange es keine eigene Fabriken hatte. Jetzt, da es 2 Fabriken besitzt, bleiben die Aufträge im Lande. Ich habe hier eine interessante Abhandlung der sächsischen Kammer über die Anschaffung von Lokomotiven, welche die Herren gewiß interessieren wird. Ich werde dieselbe mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten verlesen: „Die

Vermehrung des rollenden Materials der Staatsbahnen ist in der Finanzperiode 1908/09 in Aussicht genommen. Über die von der Regierung geplanten Vermehrungen führt die Finanzdeputation B der II. Kammer in einem Druckbericht u. a. folgendes aus: Da der Staatseisenbahnverwaltung Ende 1907 nur 1346 Vollspurlokomotiven zur Verfügung standen, nach den aufgestellten Berechnungen aber 1376 Lokomotiven zur Bewältigung des Verkehrs erforderlich sein werden, so sollen 30 Vollspurlokomotiven und 5 Tender neu beschafft werden. Ferner sollen, um dem Verkehrsbedürfnis auf den Schmalspurbahnen genügen zu können, 10 schmalspurige Tenderlokomotiven angeschafft werden. Die Kosten dieser Anschaffungen stellen sich auf 2834 000 M., sodaß sie für jedes Jahr der laufenden Finanzperiode 1417 000 M. betragen. In der Deputation war zur Sprache gebracht worden, daß es angenehm berühre, daß die Kgl. Staatsregierung seit Jahren, wie bekannt, die Lokomotiven von der sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz beziehe. Nur möchte man auch wissen, ob damit nicht die Konkurrenz ausgeschlossen sei, d. h. ob die Kgl. Staatsregierung nicht auch Angebote von andern Maschinenbauanstalten einhole und dann Vergleiche der Angebote gegeneinander anstelle. Und weiter, ob es sich wohl bestätige, wie gerüchtwiese laut geworden sei, daß die sächsischen Maschinenfabrik an das Ausland Lokomotiven billiger abgegeben habe als an den sächsischen Staat. Die Kgl. Staatsregierung, um Auskunft ersucht, teilte hierauf folgendes mit: Die sächsischen Staatseisenbahnverwaltung deckt bereits seit mehreren Jahren — seit 1902 — ihren Bedarf an Lokomotiven ausschließlich bei der sächsischen Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz; es geschieht dies in dem von der Ständeverammlung jederzeit gebilligten Bestreben, dieses für das Erwerbsleben weiter Kreise wichtige Unternehmen leistungsfähig zu erhalten. Ehe jedoch dieser Firma die Lieferung von Maschinen übertragen wird, werden die geforderten Preise nicht allein von den in Betracht kommenden Eisenbahndienststellen und vom Finanzministerium eingehend auf ihre Angemessenheit geprüft, sondern auch mit den von der preuß. Staatseisenbahnverwaltung mit andern Fabriken vereinbarten Preisen, soweit möglich, verglichen. Ergeben sich hierbei zu Ungunsten des sächsischen Staatsfiskus Verschiedenheiten, so wird die sächsischen Maschinenfabrik hierauf hingewiesen und veranlaßt, die etwaigen Preisunterschiede auszugleichen. Bei diesem Verfahren, das sich bisher durchaus bewährt hat, ist es ausgeschlossen, daß das Streben nach einer möglichststen Unterstützung der heimischen Industrie finanzielle Nachteile für den Staatsfiskus zur Folge hat. Ob beziehentlich inwieweit die sächsischen Maschinenfabrik an das Ausland Lokomotiven billiger abgibt als an den sächsischen Staat, entzieht sich der Kenntnis des Finanzministeriums.“

Preußen macht es ähnlich so. Ich habe hier eine Zuschrift bekommen, in der mir mitgeteilt wird, wie es in Preußen gehalten wird: „Preußen schreibt seine zu vergebenden Wagen nicht aus, sondern gibt diese Wagen im Wege der Verhandlung an die Fabriken des Landes und diejenigen Fabriken, die zum Lande in irgend einer Beziehung stehen. Durch die gemeinsamen Verhandlungen mit den Vertretern der Industrie über Preis und Lieferfrist wird eine große Stetigkeit in der Arbeit und im Preise der für Preußen liefernden Waggonfabriken erzielt, sodaß diese Fabriken auf einer gesunden Grundlage stehen können, und daß bei den preußischen Wagen große Preisschwankungen nicht eintreten, was gewiß für beide Teile ein Vorteil ist. Dadurch, daß die Aufträge im Lande bleiben, ergibt sich außer den erwähnten Vorteilen auch noch der Vorteil, daß viele Geschäftsleute, Landwirte und Hand-

werker, von denen die Arbeiter ihre Lebensbedürfnisse zu beziehen haben, Arbeit und Verdienst erhalten, sodas von allen Arbeiten, die innerhalb des Landes bleiben, das Land selbst ungeheure Vorteile hat, wodurch Unterschiede im Preise der Wagen — wenn einmal die inländische Industrie nicht die billigsten Preise haben sollte — weniger ins Gewicht fallen.“

Ich glaube, die badische Regierung könnte es ebenso machen, und die Preise mit den der andern Staaten vergleichen, dann ist eine Ueberbietung der badischen Fabriken ausgeschlossen und die Aufträge können ruhig im Lande bleiben, ohne daß der badische Staat mehr bezahlt als andere Staaten.

Die beiden badischen Fabriken haben sich in den letzten Jahren so vergrößert und ihre Einrichtungen so verbessert, daß sie heute allen Anforderungen gerecht werden und sie bewältigen können, sofern die Lieferfristen angemessen bestimmt werden.

Wir gehen in der Industrie wirklich schlechten Zeiten entgegen, und da ist es Pflicht der Regierung, die einheimische Industrie soweit als möglich zu unterstützen, um der badischen Industrie über die schlechte Zeit hinwegzuhelfen. Die beiden Fabriken des Landes beschäftigen heute beinahe 2000 Arbeiter, und im Interesse dieser Arbeiter sollte der Staat mithelfen, daß diese Leute ruhig in die Zukunft sehen können, daß sie sicher sind, daß sie das ganze Jahr über Beschäftigung haben. Deshalb sollten die Aufträge auch so verteilt sein, daß sie über die ganze Budgetperiode vergeben werden, und die Lieferzeit sollte so bestimmt werden, daß ein ruhiges und gleichmäßiges Arbeiten möglich ist, nicht daß eine Zeit lang Tag und Nacht gearbeitet werden muß, und dann wieder Pausen eintreten, in denen die Arbeiter entlassen werden müssen.

Wenn die Aufträge im Lande bleiben, haben aber auch noch Andere große Vorteile von diesen Fabriken. In erster Linie der Staat selbst durch die Frachten. Die Fabriken beziehen eine Menge Steinkohlen, Holz, Eisen usw., wodurch die badische Staatsbahn große Summen an Frachten einnimmt. Aber auch die Gemeinden des Landes haben durch den Holzbezug der Fabriken große Einnahmen; denn bei jeder Verfeinerung im Lande sind die Waggonfabriken die Hauptabnehmer von Langholz; mein Freund Säger hat mir schon mitgeteilt, daß die Holzpreise durch die Waggonfabrik Raftatt in seiner Gegend bedeutend gestiegen sind. Und was bei den Gemeinden der Fall ist, das wird auch bei den Domänen zutreffen, und auch hier hat der Staat Vorteile, wenn das Geld im Lande bleibt.

Auch möchte ich noch auf eines hinweisen, auf die großen Ringbildungen, die auch beim Waggonbau nicht ausbleiben werden. Durch Heranziehung allzu vieler Mitbewerber werden schließlich die Fabriken geradezu gezwungen, einen Ring zu bilden, damit der Preisdrückerei ein Ende gemacht wird. Der eigene Erhaltungstrieb zwingt sie dazu. Die Gefahr der Ringbildung bei uns kann aber abgeschwächt werden, wenn man die Industrie des eigenen Landes unterstützt, denn dadurch wird erreicht, daß der Preis nicht übermäßig in die Höhe getrieben wird. Das hat man deutlich am Kohlenring sehen können, und der Staat sowohl als die Industrie haben es am eigenen Leibe verspüren können.

Ich will zum Schlusse meine Ausführungen nochmals kurz zusammenfassen und die Großh. Regierung bitten:

1. die Aufträge so viel wie möglich im Lande zu vergeben im Interesse unserer Arbeiter und unserer Steuerzahler.
2. die Lieferzeiten so zu verteilen, daß die Fabriken das ganze Jahr über beschäftigt sind, damit kein hastiges Arbeiten geboten ist und die lästigen Konventionalstrafen in Wegfall kommen, die für den Staat nicht angenehm

sein können und den Fabriken im Geldbeutel sehr wehe tun. (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Abg. Belzer (Centr.): Anschließend an die Ausführungen des Herrn Kollegen Franz möchte ich bemerken, daß auch ich es wünsche, daß die Aufträge, die von der Eisenbahnverwaltung gegeben werden, möglichst im Lande bleiben. Die Fabrik Raftatt, die in so kurzer Zeit einen so großen Umfang erreicht hat, ist gut in der Lage, sehr große Bestellungen bewältigen zu können, und wenn die badischen Fabriken wissen, daß sie in erster Reihe die Arbeiten aus Baden bekommen, so werden sie nicht so sehr auf die Arbeiten im Auslande bedacht nehmen.

Auf jedem Landtage wird bei der Beratung des Titels über die Eisenbahnverwaltung auch über die Wünsche der Eisenbahnbeamten und Arbeiter verhandelt. Dadurch, daß auf jedem Landtag dieselben Beschwerden wiederkehren, ist ja wohl auch der Beweis erbracht, daß manches nicht in Ordnung ist und daß manches von Seiten der Gr. Eisenbahnverwaltung zu geschehen hat, bis die Mißstände alle gehoben sind.

Es ist im letzten Jahr wieder eine neue Lohnordnung herausgekommen, die nach langen Versprechungen endlich das Licht der Welt erblickt hat, nachdem sich vorher vieles abgespielt hat, was, wie bereits von dem Herrn Kollegen Kolb hervorgehoben worden ist, dazu beigetragen hat, daß es mit der Fertigstellung der Lohnordnung endlich vorwärts gegangen ist. Ich möchte mit dem Herrn Kollegen Giesler sagen, daß, wenn die Lohnordnung früher gekommen wäre, die Vorgänge in Basel sich vielleicht nicht abgespielt hätten. Die Lohnordnung hat ja jetzt allerdings manche Verbesserungen gebracht, aber es ist darin auch manches enthalten, was noch verbesserungsbedürftig ist. Es sind schon verschiedene Punkte hervorgehoben worden, so z. B. die Zurücksetzung der Arbeiter, welche schon längere Zeit vor dem Inkrafttreten der Lohnordnung bei der Bahn beschäftigt waren und nun in ihrem Lohndienstalter gegenüber denen, die jetzt eintreten, gekürzt sind. Letzteren werden bis zu 5 Jahre Lohndienstalter angerechnet, während den anderen nichts angerechnet wird. Im Interesse der Gleichberechtigung möchte ich wünschen, daß das nachgeholt wird. Die Großh. Regierung hat ja eine Prüfung zugesagt, und ich hoffe, daß die Prüfung zu Gunsten der Betroffenen ausfällt.

Was die Jungschmiede betrifft, möchte auch ich wünschen, daß sie wie die anderen Arbeiter auch behandelt werden. Es ist doch einerlei, ob Jemand als Schmied, Sattler oder Schreiner in Arbeit tritt. Warum soll der Sattler, der Schreiner, der Schlosser mehr Lohn erhalten als der, welcher das Schmiedhandwerk erlernt?

Was sodann die Arbeiterausschüsse anbelangt, so möchte ich bemerken, daß, wenn die Arbeiterausschüsse wirklich das werden sollen, was ihnen zum Ziel gesteckt ist, sie dann nicht nur ein Schaustück sein dürfen, sondern auch gehört werden müssen. Einmal sind ja die Arbeiterausschüsse des ganzen Landes, wenigstens die von den Werkstätten, zusammengekommen, ich glaube es war in Durlach. Da ist manches zur Sprache gebracht worden, und die Eisenbahnverwaltung wird da manche Wünsche und Beschwerden zu hören bekommen haben, welche sie, wie ich wünsche möchte, auch beherzigen wird. Aber die Arbeiterausschüsse des Betriebs und das Bahnunterhaltungsdienstes sind meines Wissens noch nicht zusammenberufen worden. Auch hier ist nicht alles in Ordnung, und es wäre nur zu wünschen, daß auch diese zusammenberufen werden, damit sie ihre Wünsche und Beschwerden vorbringen können. Darüber, was der Herr Kollege

Nur wegen des Vorzuges in den gemeinsamen Ausschüssen vorgebracht hat, kann man geteilter Meinung sein. Ich für meinen Teil wünsche, daß die Eisenbahnverwaltung dabei ist, damit sie hört, was von den Arbeitern an Wünschen und Beschwerden vorgebracht wird, damit sie genau hört, was da und dort nicht in Ordnung ist.

Inbezug auf die Betriebs- und Streckenarbeiter möchte ich hier einen Wunsch wegen der Ortsklassen vorbringen. Es ist dazu auch eine Petition von Wilsberg eingekommen; die Leute wollen in eine höhere Ortsklasse eingereiht werden. Auch aus der Bahnmeisterei Ettlingen ist mir das mitgeteilt worden. Die Leute können es garnicht verstehen, daß sie 40 Pfg. weniger haben als die, die auf der gleichen Strecke neben ihnen arbeiten, nur weil sie in eine andere Bahnmeisterei gehören. Zum Beispiel zwischen Karlsruhe und Ettlingen ist die Grenze zwischen den Bahnmeistereien bei Müppurr. Die Arbeiter, die auf dem einen Schienenstoß arbeiten, haben 40 Pfg. weniger als die Arbeiter, die auf dem angrenzenden Schienenstoß arbeiten. Das können die Leute selbstverständlich nicht verstehen. Man sagt, die Arbeiter in Karlsruhe seien in eine höhere Lohnklasse eingereiht worden, weil die Lebensverhältnisse teurer seien. Nun glaube ich, daß die Arbeiter, die fast unmittelbar am hiesigen Bahnhof arbeiten, nach Karlsruhe fahren müssen und sich hier auch verköstigen müssen. Es wird also da in den Lebensbedingungen kein Unterschied sein. Dann ist mir der Wunsch geäußert worden, es möchte den Arbeitern, die von einer Bahnmeisterei in eine andere wollen, wo sie einen höheren Lohn beziehen können, das seitens der Eisenbahnverwaltung auch gestattet werden, was zurzeit nicht der Fall ist. Wenn z. B. Arbeiter, die bei der Bahnmeisterei Ettlingen bedienstet sind, in die Bahnmeisterei Karlsruhe wollen, weil sie hier einen höheren Lohn bekommen, so werden sie da nicht angenommen. Sie können zwar dort austreten, werden aber hier nicht angenommen. Lieber stellt die Bahnmeisterei Karlsruhe neue Leute ein! Ich glaube aber, man sollte diejenigen vorziehen, welche schon lange bei der Eisenbahnverwaltung bedienstet sind. Ich will Ihnen nur ein Beispiel sagen: Ein Arbeiter bei der Bahnmeisterei Ettlingen wollte seine Lage verbessern und hat eine Eingabe an die Hauptwerkstätte gemacht. Es wurde ihm auch zugesagt, daß er eintreten könne. Dann hat aber die Bahnmeisterei Ettlingen nach Karlsruhe geschrieben, daß dieser Arbeiter nicht angenommen werden solle, sie brauche ihn selber bei den Bahnunterhaltungsarbeiten. Kurz nachher sind die Arbeiten bei der Bahnunterhaltung eingeschränkt worden, d. h. es war nicht mehr genügend Arbeit vorhanden, und dann ist dieser Arbeiter wegen Arbeitsmangels entlassen worden. Vorher hat man ihm nicht Gelegenheit gegeben, in der Werkstätte einen sicheren Arbeitsplatz zu bekommen, und nachher schiebt man ihn fort, und er ist bis zur Stunde noch nicht wieder eingestellt! Solche Sachen sollten vermieden werden und man sollte Arbeiter, die einmal bei der Bahn beschäftigt sind und ihre Lage verbessern wollen, indem sie in eine andere Bahnmeisterei oder in die Werkstätte wollen, vorziehen vor Andern, welche bisher überhaupt noch nicht bei der Eisenbahn beschäftigt waren.

Sodann habe ich inbezug auf die Ablöser einen Wunsch vorzutragen. Früher ist von den verpflichteten Arbeitern eine größere Anzahl zum Ablöserdienst verwendet worden. Wie man mir sagt, sind fast alle verpflichteten Arbeiter hierzu verwendet worden. Seit dem letzten Jahre ist die Sache geändert. Nur eine kleine Zahl und immer dieselben werden noch zum Ablöserdienst verwendet, die anderen nur noch als Streckenarbeiter. Dadurch haben

letztere einen Lohnausfall von etwa 40 Pfg., indem die Zulage in Wegfall gekommen ist. Es trifft das Arbeiter, die schon 13 bis 18 Jahre bei der Bahn bedienstet sind, während jetzt als Ablöser solche verwendet werden, die sich in die besondere Warteliste eingetragen haben und teilweise erst ganz kurz zur Bahn gekommen sind. Ich glaube, daß man auch hier auf irgend eine Weise Abhilfe treffen und die älteren Arbeiter vielleicht wieder als Ablöser verwenden könnte, damit ihnen ihr Lohnausfall wieder ersetzt wird.

Nun ein Wort zur Arbeits- und zur Ruhezeit. Es ist von verschiedenen Seiten schon hervorgehoben worden, daß die Arbeitszeit bei den Eisenbahnarbeitern teilweise noch eine sehr hohe ist; so z. B. beträgt sie bei den Maschinenhausarbeitern und bei den Stationsarbeitern bis zu 14 Stunden. Was die Maschinenhausarbeiter betrifft, so glaube ich, daß man hier ruhig eine achtstündige Schicht einführen könnte; man wäre damit diesen Leuten durchaus nicht zu weit entgegengekommen, denn ihr Dienst ist kein leichter. Was die Stationsarbeiter betrifft, so ist mir von Leuten, die auf verschiedenen Stationen beschäftigt sind, einmütig gesagt worden, daß sie eine sehr lange Arbeitszeit hätten. Ich habe hier eine Zusammenstellung; darnach hat z. B. ein Arbeiter von morgens 5 Uhr bis mittags  $\frac{1}{2}$  Uhr und dann wieder von 2—7 Uhr Dienst. Da ist doch die Pause für das Mittagessen ziemlich eng berechnet. Nun haben aber die Betreffenden während der Mittagspause noch die Anmeldebücher auszutragen, und wenn es sich nun, wie das vielfach draußen auf den Stationen der Fall ist, um Orte im Umkreis von einer halben oder gar einer Stunde handelt, wohin diese Zettel zu tragen sind, so kommt der Betreffende vollständig um seine Mittagspause. Ein anderer Arbeiter hat Dienst von morgens vor 5 Uhr bis mittags  $\frac{1}{2}$  Uhr und dann wieder von 2—7 Uhr. Alle drei Wochen ist ein freier Sonntag; aber es werden die Feiertage angerechnet, so daß beispielsweise am Pfingsten auch der Pfingstmontag als Sonntag gerechnet wird, und dafür ein anderer Sonntag in Wegfall kommt. Was haben nun die Leute für einen Lohn? Der erste Arbeiter, den ich genannt habe, hat einen Lohn von 3,20 Mk. täglich, und der andere Arbeiter mit der vorhin genannten Dienstzeit hat 3,40 Mk. im Tag. Es werden diese Arbeiter teilweise auch als Bahnsteigkassierer beschäftigt, sie haben aber dann nicht bloß Bahnsteigkassierdienst zu tun, sondern sie müssen auch Wagen schieben, die Güterhalle besorgen usw., kurz und gut, sie sind den ganzen Tag vollauf beschäftigt. Hier bei diesen Leuten ist eine vierzehnstündige Arbeitszeit sicher zu lang, und man sollte hier unbedingt die Arbeitszeit verkürzen. Wenn man in den Werkstätten eine Arbeitszeit von 9 Stunden eingeführt hat, und wenn dann andere Arbeiter, die bei der gleichen Verwaltung beschäftigt sind, eine Arbeitszeit von 14 Stunden haben, so ist das eine Ungerechtigkeit, und es ist gar nicht zu verwundern, wenn die Leute sich beschweren und sich in ihren Rechten gegenüber Andern benachteiligt fühlen.

Nun habe ich noch etwas Anderes vorzubringen. Ich habe bereits bei der Beratung des Budgets des Ministeriums des Innern beim Titel Gewerbe auf die Schneiderarbeiten hingewiesen, welche die Eisenbahnverwaltung zu vergeben hat. Auch im Auftrage meines Freundes Schofer möchte ich hier bemerken, daß die Eisenbahnverwaltung die Arbeit nur an diejenigen Firmen abgeben sollte, welche ihre Arbeiter auch wirklich genügend bezahlen. Es haben ja bereits verschiedene Firmen mit ihren Arbeitern Tarifverträge abgeschlossen; die Eisenbahnverwaltung würde gut tun, wenn auch sie nur solche Firmen bedenken würde. Das liegt auch im Interesse der Hausindustrie und der Heimarbeiter. Diese

Arbeiten werden ja in der Regel auf dem Lande gemacht, so in Burbach, Ettlingen, Völkersbach, Malsch, Au a. Rh. usw., und die Arbeiter treiben dann noch etwas Landwirtschaft nebenher. Aber auch für sie ist es notwendig, daß sie eine angemessene Bezahlung erhalten, und es ist daher wünschenswert, daß die Großh. Generaldirektion bei der Vergebung der Arbeiten nicht auf das Mindestgebot Rücksicht nimmt, sondern daß sie die Arbeiten immer an diejenigen Firmen abgibt, welche auch bereit sind, etwas mehr Lohn an ihre Arbeiter zu zahlen.

Einen ganz besonderen Punkt möchte ich hier noch erwähnen, der auch schon zur Sprache gebracht wurde, die Affordarbeit. Es ist das eine der wichtigsten Forderungen, welche die Arbeiterschaft stellt, und zwar die fortgeschrittene Arbeiterschaft, nicht etwa die rückständigen oder nicht qualifizierten Arbeiter. Manche Leute sind der Meinung, die Arbeiter wollten sich um die Arbeit drücken, sie wollten ihren Lohn erhalten, ohne an ein bestimmtes Quantum Arbeit gebunden zu sein; dem ist aber nicht so, und ich will Ihnen mit einigen Worten sagen, wie es heute gegenüber früher mit der Affordarbeit aussieht. Früher war das Verhältnis allerdings ein anderes, früher war es so, daß ein bestimmter Preis für ein Stück ausgeworfen war. Wenn also für ein Stück Arbeit z. B. 15 M. bezahlt wurden, und der Arbeiter hat diese Arbeit, wenn er geschickt war, in zwei Tagen fertig bringen können, so war das für ihn ein Vorteil, verdiente dann mehr als wenn er einen Tagelohn von 4 M. oder 4,50 M. oder gar 5 M. erhalten hätte. Aber die Dinge haben sich anders gestaltet, immer wieder ist an den Affordfällen heruntergeschraubt worden. Schließlich war der Stückpreis so heruntergeschraubt, daß nicht einmal mehr der Tagelohn erreicht wurde. In den Eisenbahnwerkstätten wissen auch die Arbeiter jetzt gar nicht, was wirklich für ein bestimmtes Stück Arbeit bezahlt wird, denn es wird in der Hauptsache auf Partien gearbeitet. So wird mir von den Schreibern erzählt, daß sie gar nicht wissen, was sie unter Umständen verdienen, was für diesen oder jenen Wagen oder für diese oder jene Arbeit bezahlt wird. Es ist manchmal auch ja gar nicht möglich, zu sagen, was bezahlt werden kann, weil an dem einen Wagen mehr und an dem anderen weniger Reparaturarbeit ist. Deshalb sollte eben die Affordarbeit überhaupt abgeschafft werden. Betrachtet man die Arbeitspartien, so bezieht der ältere Arbeiter, der wegen seines Alters vielleicht nicht mehr so tüchtig arbeiten kann, oft einen höheren Lohn (und es ist das ja auch zu begrüßen, wenn er einen anständigen Lohn hat während der jüngere Arbeiter, welcher mit voller Manneskraft arbeiten kann, einen geringeren Lohn bekommt. Man sieht gerade hieraus, daß die Affordarbeit hier nicht am Plage ist, denn sie entspricht nicht dem Sinne des Affords, hat also nicht die Wirkung, daß derjenige Arbeiter, der am meisten leisten kann, auch am meisten verdient. Darum ist es besser, überhaupt die Affordarbeit abzuschaffen. Die reelle Arbeiterschaft wird doch ihre Schuldigkeit tun.

Run ist auch auf dem Hauptmagazin die Affordarbeit eingeführt. Diese Leute erhalten für das Abladen der Wagen, seien es nun Schienen oder Schwellen oder Holz oder sonstige Artikel, für je 10 Tonnen, wie mir gesagt worden ist, einen bestimmten Preis. Eine schwere Arbeit haben diese Leute zu bewältigen, und wenn man den Preis, der dafür bezahlt wird, in das Verhältnis zu der Arbeit stellt, so muß man sagen, daß der Lohn, den sie bekommen, wirklich ein sehr geringer ist. Im Hauptmagazin ist früher (wie mir versichert wurde, noch im Jahre 1888) 9 M. für den Waggon Bandagen abzula-

den bezahlt worden. Dann ist der Lohn heruntergeschraubt worden auf 6 M., und jetzt steht er auf 4 M. Der Preis ist also um über die Hälfte heruntergeschraubt worden, ohne daß dabei durch Arbeits-erleichterung, also Krähnen oder dergleichen, sich etwas geändert hätte; es werden diese Gegenstände noch gleich wie früher von Hand abgeladen. Auch Kupfermäntel müssen von Hand abgeladen werden, was eine sehr schwere Arbeit ist, da es Stücke bis zu 24 Zentner Gewicht und noch darüber gibt. Es wird mir gesagt, daß die Arbeiter für einen Wagen voll Bretter abzuladen (ein solcher Wagen enthält unter Umständen 1500 Stück) 4 M. bekommen. Einige Mann haben daran eine geraume Zeit zu tun, und man kann mit Recht sagen, daß diese Löhne doch etwas niedrig sind. Diese Leute wollen deshalb schon lange den Afford abgeschafft haben; sie sagen, sie müßten genau daselbe leisten, auch wenn im Tagelohn gearbeitet wird, sie würden immer angetrieben; weil stets Wagenmangel sei, hieße es, nur hinaus mit den Wagen, nur leer gemacht. Die Leute müssen mit der vollen Kraft arbeiten und brauchen dementsprechend auch eine reichlichere Nahrung; alle die Leute, die im Hauptmagazin arbeiten, müssen viel mehr zujehen als die anderen Arbeiter. Es ist auch bereits schon hervorgehoben worden, und mir ist es auch gesagt worden, daß der Krankenstand gerade bei den Arbeitern im Hauptmagazin ein außerordentlich großer ist. Des weiteren haben mir auch Arbeiter von der Telegraphenwerkstätte den Wunsch geäußert, daß sie auch unter die Lohnordnung der Werkstätten eingereiht werden möchten. Die Arbeiter von der Telegraphenwerkstätte sind in der Betriebslohnordnung aufgeführt und stellen sich dadurch schlechter als die Arbeiter in den Werkstätten. Ich nehme an, daß vielleicht ihr Vorsteher, unter dem sie bedienstet sind, zu der Zeit, als die Lohnordnung aufgestellt worden ist, etwas verpaßt und für seine Leute zu wenig gesorgt hat. Ich möchte wünschen, daß das nachgeholt wird, und daß man diese Arbeiter ebenso behandelt wie die anderen Werkstättearbeiter.

Ich möchte nun noch auf die Disziplinarstrafen kurz zu sprechen kommen. Ich will aber gleich von vornherein, damit ich nicht in den Verdacht komme, etwa Mißstände, wie sie bei den Arbeitern vorkommen, gutheißen zu wollen, bemerken, daß ich unbedingt der Meinung bin, daß wirkliche Vergehen bestraft werden sollen; ich nehme keinen in Schutz, der irgendwie etwas tut, was sich mit der Ordnung nicht vereinbaren läßt. Nun dreht es sich aber auch darum, zu unterscheiden, was wirklich als straffällig anzusehen ist.

Mir ist ein bedauerlicher Fall zur Kenntnis gekommen. Da hat ein Arbeiter ein Stückchen Abfall-eichenholz — man kann sich denken, daß ein Stückchen Holz, das vielleicht in der oberen Rocktasche getragen werden kann, nicht zu groß ist — aus der Hauptwerkstätte mitgenommen, um ein Tintenzeug daraus zu machen, und nun ist der betreffende Arbeiter deswegen, weil er dieses Stückchen Eichenholz, das etwa 12 oder 15 Zentimeter lang, 8 Zentimeter breit und 3½ Zentimeter dick war (ich will es genau bezeichnen, um zu zeigen, daß es wertlos ist, es wäre verbrannt worden), mitgenommen hat, entlassen worden. Das Bedauerliche daran ist, daß ein anderer Arbeiter, der allerdings mit ihm ein Zerwürfnis hatte, aber nicht bei der Bahn beschäftigt ist, ihn bei der Eisenbahnerverwaltung denunziert hat. Der Arbeiter ist nun, wie mir neuerdings gesagt wurde, auf verschiedene Reklamationen hin von der Generaldirektion wieder nachträglich ange stellt worden. Ich begrüße das, muß aber bemerken, daß man bei solchen Bagatellsachen gleich von Anfang an nicht so scharf vorgehen sollte. Wenn ganze Waggons von Kupfer zum

Kauf gehen, wie es schon vorgekommen ist, ist es eine andere Sache. Da ist das Einschreiten mit aller Strenge am Platze. Aber bei solchen Kleinigkeiten sollte man doch nicht gleich mit Entlassungen kommen.

Ein anderer Fall! Da hat ein Arbeiter einen Hammer gebraucht und zwar, wie mir versichert wird, für den Betrieb; sein Hammer war ihm abhanden gekommen, und er hat sich dann einen anderen Hammer hergestellt, den er nicht etwa mit nach Hause genommen hat, sondern der in der Werkstätte blieb. Dieser Arbeiter ist auch entlassen worden und bis jetzt noch nicht wieder angestellt. Ich will zugeben, daß hier eine Ordnungsstrafe am Platze gewesen wäre, weil er nicht vorher gemeldet hat, daß er einen Hammer mache; aber derselbe Arbeiter hat im vorigen Jahre bezüglich eines anderen Werkzeugstückes seinem Vorsteher bzw. seinem Vorgesetzten gemeldet, daß ihm ein Werkzeugstück fehle, und daraufhin hat man ihm gesagt: „Sie sind doch Schlosser, machen Sie ein anderes!“. Auf dieses hin hat er eben gedacht, er mache diesen Hammer jetzt gleich, ohne daß er es melde. Er hätte es allerdings melden sollen, das sage ich auch.

Ich möchte die Großh. Regierung bitten, in dieser Beziehung doch nicht so scharf gegen die Arbeiter vorgehen zu wollen. Wo ist denn derjenige Beamte, der nicht auch einmal auf seinem Bureau ein Privatgeschäft erledigt hat, der nicht auch einmal ein Stückchen Papier, das auch der Verwaltung gehört, benützt und darauf vielleicht eine Privatrechnung oder einen Privatbrief geschrieben hat! Ich glaube, das kommt überall vor, und man könnte, wenn auch ein Arbeiter einmal eine solche Kleinigkeit sich zu Schulden kommen läßt, darüber hinweggehen, sollte, wenigstens nicht die härteste Strafe anwenden.

Ich habe nun noch einen Wunsch aus meinem Wahlkreise vorzubringen, der zwar nicht die Arbeiter sondern den Betrieb betrifft. Wir haben auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Mastatt eine sehr spärliche Zugverbindung, obschon fast jede halbe Stunde ein Zug durch die Bahnhöfe hindurchrast. So hält beispielsweise auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Mastatt von 8 Uhr 32 Min. bis 11 Uhr 10 Min. vormittags kein Zug auf der Station Malsch, selbstverständlich dann auch nicht auf anderen Stationen. Von den beschleunigten Personenzügen, die einer zwischen 9 und 10 Uhr und einer zwischen 10 und 11 Uhr fahren, könnte doch wenigstens auf einer Station wie Malsch, wo ein so starker Verkehr ist, einer onhalten. Es ist nach dem Jahresberichte von 1905 die Station Malsch an 27. Stelle im Personenverkehr aufgeführt. Am Nachmittage ist das Verhältnis das gleiche. Von 2 Uhr 16 Min. haben wir keine Fahrgelegenheit mehr bis 4.59 Uhr. Umgekehrt von Karlsruhe nach Mastatt ist es ebenso. Von 8 Uhr 22 Min. morgens hält in Malsch kein Zug mehr bis 12 Uhr 21 Min. nachmittags, ebenso nachmittags von 2 Uhr 25 Min. bis 5 Uhr 49 Min. Ebenso ist es dann abends von 6 Uhr 50 bis 9 Uhr 51 Min.

Der Herr Minister hat heute morgen erklärt, daß es ja ganz selbstverständlich sei, daß der Arbeiter, der den

ganzen Tag gearbeitet hat, abends auch beizeiten nach Hause kommen will. Nun haben die Arbeiter aus dieser Gegend, und zwar unterstützt von den Gemeindebehörden, eine Eingabe an die Großh. Generaldirektion gemacht, man möge abends gegen 8 Uhr oder kurz nach 8 Uhr einen Zug in Karlsruhe abfahren lassen, damit die Arbeiter, welche nach 6 Uhr noch arbeiten müssen — und das kommt vielfach vor, selbst die Großh. Eisenbahnverwaltung läßt häufig Ueberstunden machen — nicht bis 9 Uhr 30 Min. warten müssen. Ich möchte mit Beziehung auf das, was der Herr Minister heute gesagt hat, doch dringend bitten, daß diesem Wunsche Rechnung getragen wird. Man kann ja zweimal nach Offenburg fahren, bis man nur einmal nach Malsch oder Muggensturm kommen kann.

Was nun die Vertretung der Arbeiterschaft in Eisenbahnrate betrifft, so möchte ich diesen Wunsch, wie er hier geäußert worden ist, nur sehr unterstützen. Wenn die Arbeiter selber dort vertreten sind und der Fahrplan aufgestellt oder beraten wird, können deren Wünsche auch besser zum Ausdruck gebracht werden, als wenn nur Leute von anderen Ständen im Eisenbahnrate sitzen.

Die Petitionen, die die beiden Verbände an den Landtag eingereicht haben, möchte ich auch noch zur Berücksichtigung empfehlen. Insbesondere möchte ich die Bitte der Invaliden der Badischen Staatseisenbahnen empfehlen. Diese Leute sind tatsächlich übel daran. Es sind auch zu mir solche gekommen, die sich beklagt haben, daß sie sehr schlecht gestellt seien, daß sie eine starke Familie und dabei nur ein sehr spärliches Einkommen hätten. Auch die Leute haben geklagt, welche noch teilweise im Eisenbahndienste verwendet werden, die Halbinvaliden. Diese rangieren, wie mir gesagt wird, nicht mit den anderen in der Steigerung der Löhne. Es wird das natürlich damit begründet, weil dann die Unfallrente gekürzt würde. Wenn aber die anderen Arbeiter auf Grund ihres Dienstalters usw. im Lohne steigen, so könnte man doch auch diese Halbinvaliden in eine entsprechend höhere Lohnklasse bringen, ohne daß ihnen das bei der Rente abgerechnet würde.

Ich möchte zum Schluß alle meine Wünsche der Großh. Regierung nochmals zur Berücksichtigung empfehlen und bitten, daß in Zukunft wirklich auch praktische Arbeit mit der Verbesserung der Arbeiterverhältnisse bei der Eisenbahnverwaltung gemacht werde. (Beifall beim Zentrum).

Hierauf wird abgebrochen.

Das Haus ist damit einverstanden, daß an Stelle des Abg. Neuhaus (Zentr.) wegen dessen Verhinderung der Abg. Frhr. von Gleichenstein (Zentr.) in die Kommission für die Beamtenvorlagen eintritt.

Schluß der Sitzung um 3/4 1 Uhr nachmittags.

\* 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 Verbandes 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 Rosbach-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 Lohn-tarif 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- Staats-eisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. der Invaliden der Bad. Staats-eisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
- d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilferdingen, sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —,
- 4. a. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Aufzeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),
- b. den Antrag der Abgg. Sed und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse 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 — Bericht-erstatte: Abg. Dr. W i l d e n s (Fortsetzung).