

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904

191 (27.5.1904) Badischer Landtag. 81. öffentliche Sitzung der Zweiten
Kammer

Badischer Landtag.

81. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 25. Mai 1904.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geh. Rat Bittel, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth und Oberregierungsrat Henn.

Präsident Dr. Günner eröffnet die Sitzung kurz nach 1/5 Uhr nachmittags.

Eingegangen ist:

1. Nachtrag zum Staatsvoranschlag für 1904/05, Hauptabteilung III — Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts —, Titel X (Unterrichtswesen) wegen Umwandlung der Bürgerschule zu Neustadt i. Schw. in eine sechsklassige Realschule und Errichtung einer Bürgerschule in Schönau i. W.

Geht an die Budgetkommission.

2. Schreiben des Vorstandes der Bürgergesellschaft der Südstadt in Karlsruhe mit einer Resolution gegen die Wertzuwachssteuer.

Geht an die Steuerkommission.

3. Urlaubsgesuch des Abg. Neuhäus.
Wird bewilligt.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein:

Zunächst a. Beratung über die Anträge der Abgg. Fröhlich und Gen. und Gießler und Gen., die Vereinfachung und Verbilligung der Personentariife betr. — Druckfache Nr. 55 und 55 a. —

Zur Begründung des Antrags der Abgg. Fröhlich und Genossen führt Abg. Fröhlich aus: Die heutige Tagesordnung enthält zwei sehr wichtige Punkte, die in einem inneren logischen und zwingenden Zusammenhang mit einander stehen. Denn wenn der erste Punkt einer befriedigenden Lösung entgegengeführt werden könnte, so wäre es um so leichter, hinsichtlich des zweiten Punktes sich den berechtigten Ansprüchen der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung gegenüber entgegenkommender zu zeigen, als es jetzt mit Bezug auf die Finanzlage beliebt wird, meines Erachtens nicht mit Recht, weil es lediglich dem guten Willen der Mehrheit des Hauses in Verbindung mit der Großh. Regierung möglich gewesen wäre, das Hindernis der schlechten Finanzlage zu beseitigen, und zwar dadurch, daß man eine andere Eisenbahntarifpolitik hätte Platz greifen lassen. Wir sehen zwei Anträge einander gegenüberstehen, die anscheinend ziemlich mit einander harmonieren, innerlich aber ganz verschieden sind. Denn während unser Antrag erwartet, daß die Großh. Regierung sofort an die durchgreifende Vereinfachung und Verbilligung der Personentariife herantrete, bringt der zweite Antrag zwar

den selben Wunsch platonisch zum Ausdruck, läßt aber der Regierung vollen Spielraum bezüglich der Zeit der Ausführung bis in das nächste Jahrhundert oder Jahrtausend. (Geisterzeit.) Denn wenn Sie die Bedingungen des zweiten Antrags lesen, so sind diese so allgemein gehalten, daß die Regierung immer in der Lage ist, zu sagen: die Bedingungen haben sich noch nicht in vollem Umfang erfüllt. Hervorgerufen ist diese Verschiedenheit durch die allgemein bestehende Unsicherheit in bezug auf das Wesen der Eisenbahntariife. Die nationalökonomische Wissenschaft läßt uns hier vollständig im Stich, sie ist nirgends dürftiger als hier, enthält nur sporadische Versuche empirischer Natur. In der Regel hört man, die Eisenbahntariife sollten nichts anderes sein als die Vergütung für die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung. Allein ein Blick auf die Entwicklung der Eisenbahntariife läßt diese Behauptung als eine sehr gewagte erscheinen. Wenn wir heute seitens der Regierung und von allen Fachmännern übereinstimmend hören, die Ermittlung der Selbstkosten sei zurzeit weder im einzelnen noch im ganzen möglich, so wird man sich sagen: Wie sollen diejenigen, welche die Tariife geschaffen haben, seinerzeit zu solchen gekommen sein, wenn sie nichts anderes wollten, als die Tariife nach den Selbstkosten zu bestimmen? Sie wären gar nicht in der Lage gewesen, die Selbstkosten als Grundlage anzunehmen. Die Normalpersonentariife, die vor 60 Jahren galten, gelten im ganzen auch noch heute. Ich bin deshalb zu der Auffassung gekommen, daß unsere Tariife ein rein willkürliches Produkt sind, diktiert von der Erwägung: wie groß würden die Herstellungskosten des gleichen Nutzeffekts für den Konsumenten auf anderem Wege sein? Die Eisenbahntariife von heute sind geschaffen vom Standpunkt eines Privatkapitalisten, der den zwischen ihm und dem Konsumenten geschlossenen Vertrag einfach als eine Frage des Angebots und der Nachfrage betrachtet. Das ist aber ein anderer Standpunkt als der der Selbstkosten, und nur unter ihm erklärt sich z. B. die Verschiedenheit der amerikanischen und deutschen Gütertariife, auf die ich bereits früher hingewiesen habe. Es sind, rein objektiv betrachtet, nichts anderes als wucherische Zumutungen, die dem Konsumenten gemacht werden. Als Beispiel für die Richtigkeit dieser Auffassung kann ich anführen, daß 1868 in Württemberg die Konkurrenz des Privatfahrradverkehrs zwischen Stuttgart und Ludwigsburg nur durch Ausnahmetariife seitens der Eisenbahnverwaltung lahm gelegt werden konnte, und, nachdem dies gelungen war, die billigen Tariife wieder verschwanden und auf den alten Stand erhöht wurden. Aus dem gleichen Gedankengang heraus verstehe ich den Schnellzugzuschlag; obgleich er nicht der Steigerung der Selbstkosten entspricht, wird zäh daran festgehalten, weil eben der gleiche Nutzeffekt auf anderem Wege für den

Konsumenten nicht erzielt werden kann. So wird also dessen Notlage ausgemittelt. Dasselbe gilt auch für den Güterverkehr, nur ist es dort gelungen, durch die überwiegenden Interessen der Großindustrie die Normalgütertarife seit 50 Jahren von 15 auf 4 Pf. per Tonnenkilometer herunterzudrücken. Ich bin deshalb berechtigt, zu erklären, daß niemand unsere heutigen Tarife rechtfertigen kann unter Berufung auf die Selbstkosten, und daß hier nur das Experiment mit der Zeit auf den richtigen Weg führen kann. Ich möchte bei dieser Gelegenheit gegenüber den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors betonen, daß es keineswegs ein Fundamentalsatz der Eisenbahnreformer ist: Je niedriger die Tarife, desto größer der Verkehr. In dieser Allgemeinheit wäre die Behauptung unrichtig und unhaltbar. Nur die heutigen Tarife, wie sie bestehen, rechtfertigen die Behauptung, daß eine erhebliche Tarifermäßigung die Frequenz in einem solchen Maße steigern muß, daß diese Steigerung auch zugleich eine Steigerung der Reineinnahmen bedeutet.

Die heutigen Tarife sind Prohibitivtarife. Ich berufe mich dafür auf das Wort der Generaldirektion in ihrem Erlaß an den Karlsruher Stadtrat über den Sonntagsverkehr mit Baden-Baden, daß auch bei einer Ermäßigung die Tarife sich immer noch in einer Höhe hielten, daß nur die besser Situierten einen Ausflug nach Baden-Baden machen könnten. Deshalb stehe ich auf dem Standpunkt, daß man endlich einmal einen Versuch machen sollte, zu ermitteln, wie weit man mit der Herabsetzung der Tarife gehen kann ohne Gefährdung der Einnahmen, nachdem alle praktischen Erfahrungen gezeigt haben, daß eine wirklich fühlbare Ermäßigung der Tarife für das Publikum eine so gesteigerte Möglichkeit bietet, die Eisenbahnen volkswirtschaftlich den Einzelnen nutzbar zu machen, daß die Einnahme steigt. Nach einiger Zeit wird man auf den Punkt kommen, jenseits dessen keine Einnahmevermehrung mehr stattfindet. So lange man nicht auf diesem toten Punkte angekommen ist, ist dies eine gräßliche Unterlassung, die unbedingt beseitigt werden sollte. Nach der Meinung des Kollegen Luz soll man mit der Ermäßigung der Tarife bis auf den Zukunftsstaat warten, aber man mag zu den Theorien der Sozialdemokraten eine Stellung einnehmen, welche man will, man darf sich doch nicht dadurch abhalten lassen, uns zuzustimmen. Wie der tote Punkt von unseren Kindern behandelt werden wird, das kann uns heute wenig kümmern. Wir sind jedenfalls auf dem richtigen Weg, wenn wir die Abkehr von den Prohibitivtarifen verlangen, und wir sollten nichts unterlassen, um heute schon darauf hinzuwirken, daß dieser tote Punkt in der Tarifpolitik erreicht wird. Wir sind der heutigen Generation dafür verantwortlich, daß wir nach unserem Wissen nichts unversucht lassen u. dieses Machtmittel auf dem nationalen u. internationalen Markt so schnell u. gründlich als möglich, in den Dienst weiter Kreise, u. nicht bloß der gutstuierten Klassen stellen. Ich will auf die Vorzüge des 2 Pf. Tarifs gegenüber der 4. Klasse nicht wieder eingehen, aber wiederholen, daß es für die minderbemittelten Klassen noch wichtiger ist, den Schnellzug zu benutzen als für die besserbemittelten. Relativ bedeutet der Verlust eines Arbeitstages für den Minderbemittelten mehr als für den Gutstuierten. Ich möchte gerade die Aufmerksamkeit der Kollegen, die immer so warm für den Mittelstand eintreten, auf diese differenzielle Behandlung der Benützung der Verkehrsanstalten hinweisen. Sie werden von jedem Angehörigen des Mittelstandes, der auf die Eisenbahn angewiesen ist, bestätigt bekommen, welche Benachteiligung es ist gegenüber den bemittelteren Ständen, wenn sie durch die Unmöglichkeit, den Schnellzug zu benutzen, um ihre kostbare Arbeitszeit gebracht werden. In diesen Beziehungen sind beide Anträge harmonisch.

Ich bin auch mit der Klausel einverstanden, daß die Maßregel erst bei Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse angebracht erscheint. Ich selbst stehe allerdings auf einem anderen Standpunkt. Je größer die Schwierigkeiten für den Mittelstand sind, um so nötiger und segensreicher ist die von mir geforderte Politik. Die Staatseinnahmen werden nur durch derartige Maßregeln die erwünschte Kräftigung erfahren, ohne daß dem Einzelnen weitere Opfer zugemutet werden. Im Gegenteil, es wird dem Einzelnen durch Erleichterung die rettende Hand gereicht werden können. Mit dem Wort „tunlichst“ bin ich nicht einverstanden. Es stammt aus der Feder des Abg. Wildens. (Abg. Dr. Wildens: Es stammt aus dem Bericht der Budgetkommission!) Dazu werden wir nicht hierher berufen, daß wir sagen, die Regierung hat die Verantwortung, sie hats gegeben, sie hats genommen, ihr Name sei gelobt. Wir sind dazu hergestellt, damit wir, wenn wir überzeugt sind, daß eine Maßregel zum Nutzen der Gesamtheit ausgeführt werden kann, wie es hier der Fall ist, die Verantwortung mit Freuden auf uns nehmen und der Regierung die Versicherung geben, daß wir, wenn sie unseren Ratschlägen folgt, uns des Rechts begeben müssen, zu sagen, wir wägen unsere Hände in Unschuld. Das wäre kein loyales Verhalten gegen die Regierung. Weil dem Kollegen Wildens nichts ferner liegen kann, als weniger loyal zu sein als ich, so müßte er „tunlichst“ streichen und bedingungslos den von ihm als richtig erkannten Gedanken der Regierung anheim geben. Der zweite und wichtigste Punkt ist aber, daß der Gegenantrag auch davon abhängig gemacht werden soll, daß auf dem Wege der Verständigung mit den anderen deutschen Bahnverwaltungen zu einer den besonderen Bedürfnissen und Verhältnissen Badens entsprechenden Personentarifreform nicht zu gelangen ist.“

Wenn die Herren in ihrem Antrag einen andern Zeitpunkt festsetzen, und diesen Zeitpunkt in eine greifbare Nähe rücken würden, wenn sie vielleicht sagen würden, „Mit Ablauf des Jahres 1905“, so könnte ich ohne Weiteres meinen Antrag zugunsten des Antrags Gieseler zurückziehen, und wir hätten vielleicht einen einstimmig angenommenen Beschluß der Großh. Regierung präsentieren können. Ohne eine solche zeitliche Begrenzung ist der Antrag Gieseler vollkommen wertlos und ein Schlag ins Wasser, denn wir haben vom Regierungsrat gehört, daß die Verhandlungen mit den anderen Eisenbahnverwaltungen seit dem Jahr 1890 vom Regierungsrat als Vorbesprechungen bezeichnet worden sind. Wenn diese 14 Jahre gedauert haben und noch nicht abgeschlossen sind, wann soll dann überhaupt etwas erreicht werden? Wenn etwas erreicht werden kann, dann kann es nur geschehen, wenn wir der Großh. Regierung einen Beschluß mitgeben, mit dem sie wirksam in die weiteren Verhandlungen eingreifen kann. Wenn wir überhaupt zu einer Verständigung kommen werden, so wird dies im Laufe dieses oder des nächsten Jahres möglich sein, und ich glaube nicht, daß, wenn dabei nichts erreicht wird, man der Großh. Regierung einen Vorwurf macht, wenn sie sich dann auf eigene Füße stellt. Nun könnte man sagen, die Verhältnisse lägen bei uns im Süden genau so wie in Norden. Dem ist aber nicht so. Denn während Preußen von dem hohen Kothurn seiner großen Einnahmen die Sache ruhig abwarten kann, befindet sich Baden in der Zwangslage, entweder die Rentabilität seiner Staatseisenbahn zu steigern, oder auf die Selbstständigkeit zu verzichten. Wenn wir einfach die Grundsätze der preussischen Eisenbahnverwaltung auf unsere Eisenbahnen anwenden, so kämen wir ins Hintertreffen, und uns ginge der Atem aus. Im Verhältnis ausgerechnet müßte Preußen nicht 8 Milliarden in seinen Eisenbahnen stehen haben im Verhältnis zu unserem Bankkapital und zu unserer Streckenlänge, sondern 11 Milliarden, und um diese 3 Milliarden

ist also Preußen besser daran. Es muß also größere Ueberschüsse erzielen und es hat weniger Schwierigkeiten, eine verhältnismäßig große Verzinsung aufzubringen. Wenn diese beiden Verwaltungen nach den gleichen kaufmännischen Grundsätzen arbeiten, würde die preussische Verwaltung immer bessere Resultate erzielen. Eine zweite Tatsache haben wir erst vor wenigen Tagen gehört, daß nämlich der Güterverkehr im Norden eine ungleich größere Bedeutung besitzt als in Süddeutschland. Auch hier sind also durchaus ungleichartige Verhältnisse: wir im Süden sind mit zwingender Notwendigkeit darauf hingewiesen, in der Pflege des Personenverkehrs die Rettung aus der zu geringen Rentabilität unserer Eisenbahn zu suchen. Wenn wir uns lediglich darauf beschränken, die vierte Klasse einzuführen, so werden wir jedenfalls auf dem Gebiete des Personenverkehrs auch dann noch schlechtere Geschäfte als Preußen machen. Der geringe Durchschnittssatz 2,53 Pfg., der in Preußen auf den Personenkilometer entfällt, hat seinen Grund in der vierten Klasse. Wir sprechen daher durchaus keinen unerfüllbaren Wunsch aus, wenn wir die Verbilligung unserer badischen Personentariife um $1\frac{1}{2}$ Pfg. verlangen. Das würde, selbst wenn der Verkehr nicht steigen würde, dazu führen, daß unsere Personenkilometer statt 3 Pfg. wie jetzt, genau so viel einbringen würde wie in Preußen. Nach unseren bisherigen Erfahrungen kann aber nicht angenommen werden, daß der Personenverkehr nicht steigt. Es steht auch fest, daß die Verbilligung des Personentariifs von weitgehender Bedeutung auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens unseres Volkes wäre. Wenn man sich die Ergebnisse des Güterverkehrs auf unseren Wasser- und Eisenbahntrassen der letzten 20 Jahre vergegenwärtigt, wird man mir Recht geben, wenn ich sage, es ist durchaus kein Optimismus, daß mit einer gleichen Steigerung dieser Erträge auch künftig gerechnet werden kann. Nichts berechtigt uns zu der Annahme, daß die nächsten 20 Jahre nicht genau dieselbe Steigerung aufweisen, und ich bin zu dem Schluß berechtigt, wenn es uns gelingt, den Personenverkehr zu steigern, so muß es möglich sein, auch auf eine unverhältnismäßig größere Steigerung des Güterverkehrs zu rechnen.

Ich muß eine Schwierigkeit hervorheben, die mir in der Generaldebatte vorgehalten worden ist, und auf die auch im Antrag Giebler Rücksicht genommen ist. Man glaubt, von einem selbständigen Vorgehen unserer Eisenbahnverwaltung Schwierigkeiten seitens anderer Staaten befürchten zu müssen. Ich verweise aber nur auf die Erfolge mit der Abschaffung der ersten Klasse, die uns Preußen nachgemacht hat, ebenso die Ausdehnung der Gültigkeit der Rückfahrkarten. Das wesentliche bei diesen Vorgängen besteht darin, daß die kleinen Eisenbahnverwaltungen es verstanden haben, in der Praxis den Beweis zu liefern, daß man bestimmte Fortschritte machen kann, ohne daß das Ganze dabei not leidet, und daß durch dieses Beispiel die große Verwaltung sich gezwungen sieht, diese Fortschritte einfach nachzumachen. Deshalb darf man auch die Dinge nicht so auffassen, als ob es sich hier um feindliche Maßregeln handle. Wir haben nicht, wie Abg. Binz es ausgedrückt hat, Gewalt gegen Preußen anzuwenden, aber dazu müssen wir nach dem Charakter unserer Reichsverfassung doch berechtigt sein, durch gutes Beispiel dahin zu wirken, daß der Gesamtheit Fortschritte nutzbar gemacht werden, die ihr bei dem Nichtbestehen der kleineren Eisenbahnverwaltungen nicht zuteil würden. Man faßt auch in Preußen die Sache durchaus nicht so auf, daß Baden oder Württemberg ihre bundesstaatlichen Pflichten damit verletzen, sondern weist mit Anerkennung auf die Erfolge hin, die bei uns erzielt worden sind. Das geht auch aus den verschiedenen Anregungen der preussischen Handelskammern an die preussische Eisenbahnverwaltung hervor, das Kilometerheft auch dort einzuführen.

Ich komme zu dem Schlusse, daß, wenn der von der Groß. Regierung in der Budgetkommission und bei der Generaldebatte ausgesprochene Gedanke richtig wäre, daß wir soweit sind, daß wir keinen Fortschritt mehr machen dürfen, ohne Schwierigkeiten mit andern Bundesstaaten befürchten zu müssen, wir eigentlich vor der Katastrophe des föderalistischen Gedankens stünden. Dann wäre es richtiger, man schließe den Einheitsstaat, als daß man sich einbildet, man lebe in einem föderativen Staatswesen. Es müßte einst heißen, daß wir in Baden diejenigen gewesen sind, die richtig erkannt haben, daß badischer Fortschritt auch deutscher Fortschritt ist. (Bravo-Rufe.)

Den Antrag der Abgg. Giebler und Gen. begründet Abg. Giebler: Die Frage der Personentariife ist in der Budgetkommission eingehend behandelt und auch in der Generaldebatte ausführlich erörtert worden. Auch der Abg. Fröhlich hat heute nochmals ausführlich seinen Standpunkt dargelegt. Ich glaube, es ist nicht notwendig, dasjenige zu wiederholen, was wir damals schon geltend gemacht haben. Der Standpunkt der Mehrheit der Budgetkommission ist auf Seite 76 des Berichts des Kollegen Wildens dargelegt. (Redner verliest die betreffende Stelle.) Diese Ausführungen stimmen mit unserem Antrag bis auf dessen Schlußsatz überein. Wir Antragsteller sind der Ansicht, daß es zweckmäßiger wäre, sich nicht damit zu begnügen, daß die Ansicht der Mehrheit der Budgetkommission im Berichte niedergelegt ist, sondern, daß auch das Haus zu dem Standpunkt der Budgetkommission durch Abstimmung Stellung nehmen sollte. Wir sind der Ansicht, daß nicht nur eine Vereinfachung unserer Personentariife, sondern auch eine allgemeine Verbilligung derselben eintreten sollte, daß auf dem jetzt beschrittenen Wege fortgeschritten und eine Verbilligung dadurch angebahnt werden sollte, daß man die Sätze des Kilometerheftes verallgemeinert, und dadurch gleichmäßig Allen — die im Antrag der Abgg. Fröhlich und Gen. enthaltenen billigen Ausnahmen für Arbeiter, Schüler u. a. sollen natürlich bleiben — die Benützung der Schnellzüge einräumt. Dieser Weg muß beschritten werden, wenn eine nachhaltige Besserung des wirtschaftlichen Lebens eintritt. Kollege Fröhlich geht nun noch weiter, indem er den Beweis für den Fortschritt als bereits erbracht hält, sobald die Reineinnahmen den Betrag von 22 Millionen erreicht hätten. Allein unter den 22 Millionen Einnahmen des vorigen Jahres befinden sich, wie der Herr Generaldirektor bereits hervorgehoben hat, mehrere Millionen verhöbene Ausgaben. Man kann also nicht von 22 Mill. Reineinnahmen sprechen, dazu kommt, daß das Bedürfnis der Dotation unserer Eisenbahnschuldentilgungskasse jetzt größer ist als i. J. 1903, weil die Eisenbahnschuld gemachsen ist. Mit dem Wachstum der Schuld wächst auch die Tilgungsquote, so daß die 22 Millionen nicht mehr ausreichen. Im Budget ist deshalb das Dotationsbedürfnis bereits auf 24 Millionen festgesetzt. Wir können also nicht unter allen Umständen sagen, sobald 22 Millionen Reineinnahmen erreicht sind, muß die Verbilligung und der 2-Pfennigtarif durchgeführt werden. Auch wir erstreben diese. Selbst Kollege Fröhlich steht auf dem Standpunkt des Experimentierens; er sagt, die Wissenschaft gebe keinen Anhaltspunkt, auch die Sachleute seien sich nicht klar. Aber gerade weil es sich um Experimentieren handelte, für das wir die Verantwortung tragen, so sind wir vorsichtig und wollen nicht gleichsam mit zwei Füßen hineinspringen. Wir haben in unserem Antrag noch eine weitere Voraussetzung aufgenommen, die der Abg. Fröhlich am meisten bekämpft hat. Er hat sogar behauptet, die Reform werde dadurch auf ein Jahrhundert oder ein Jahrtausend hinausgeschoben. Das ist indes nicht die Auffassung unseres Antrages; wir wollen aber nicht die Brücke hinter uns abbrechen. Wir halten ein einheitliches Vorgehen aller Regierungen für besser als nur ein einseitiges auf unserer Seite. Das

höchste Ziel ist doch eine Vereinbarung unter sämtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Andererseits aber müssen wir mit allem Ernst darauf dringen, daß die Groß-Regierung nicht in lauer Weise die Vorbesprechungen fortsetzt, sondern die Verhandlungen mit Nachdruck führt. Um die Regierung in die Lage zu setzen, Preußen gegenüber unseren Standpunkt zu vertreten, halten wir für nötig, daß auch die Kammer dazu Stellung nimmt. Der Sinn unseres Schlusssatzes ist nicht der, daß die Verhandlungen ad calendae graecas vertagt, sondern daß sie nach Schluß des Landtages ernstlich geführt werden sollen. Ich bitte Sie deshalb, für unseren Antrag zu stimmen.

Abg. Dr. Wilkens: Auch ich möchte zunächst hervorheben, daß die ganze Frage der Personentaxen bereits anläßlich der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets eingehend behandelt wurde, und daß es deshalb schwer fällt, neue Gesichtspunkte beizubringen. Wenn Kollege Fröhlich heute davon ausgegangen ist, daß ein gewisser Zusammenhang zwischen den beiden Anträgen und den später zur Verhandlung kommenden Anträgen betreffend die Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse unserer Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter bestehe, so scheint er dabei zu glauben, daß unter allen Umständen die Verbilligung des Personenverkehrs eine Steigerung der Reineinnahmen zur Folge haben müßte. Das kann indes nicht ohne weiteres behauptet werden. Fröhlich selbst mußte zugestehen, daß diese Frage a priori überhaupt nicht entschieden werden könne, man ihre Entscheidung vielmehr dem Experiment überlassen müsse. Jedenfalls scheint mir Fröhlich zu wenig zu berücksichtigen, daß, wenn unsere Einnahmen in Folge Zunahme des Verkehrs steigen, wahrscheinlich auch die Ausgaben wachsen werden. Es scheint mir also keineswegs sicher zu sein, ob der Effekt, den der Abg. Fröhlich mit seinem Antrag im Auge hat, wirklich auch eintreten wird. Wenn er aber auch nicht eintreten würde, so würden wir doch auf unserem Antrage beharren, denn wir sind der Meinung, daß die dauernde Beibehaltung des jetzigen Zustandes nicht der Gerechtigkeit entspräche. Jetzt liegt ja die Sache so, daß die Gutsfürsten im Stande sind, sich den billigen Fahrpreis durch Anschaffung eines Kilometerheftes zu sichern, während die Minderbemittelten dies nicht können. Wir sind daher schon aus sozialpolitischen Gründen veranlaßt, den Weg einzuschlagen, der in unserm Antrag bezeichnet ist. Ich nehme in dieser Hinsicht namentlich auf die Ausführungen des Kollegen Binz in der Generaldebatte über das Betriebsbudget Bezug. Wir glauben aber unsern Antrag an zwei Bedingungen knüpfen zu sollen. Die eine ist die, daß unsere wirtschaftlichen Verhältnisse sich wesentlich gebessert haben müssen, wenn mit der Tarifreform vorgegangen werden soll. Ueber diese Bedingung besteht ja jetzt Einverständnis. Sie ist nunmehr auch von Fröhlich, wenn auch schweren Herzens, akzeptiert worden. Er meint nur, sie werde dann schon erfüllt sein, wenn die Reineinnahmen aus den Staatsbahnen für 1904 wenigstens 22 Mill. erreicht haben würden. Ich habe nun schon in letzter Woche gesagt, daß wir uns auf solche Ziffern nicht festlegen können. Wir wissen ja noch gar nicht, wie sich am Schlusse des Jahres 1904 die Eisenbahnschuld gestaltet haben wird. Die Reineinnahmen sollten aber doch so hoch sein, daß sie für Verzinsung und Amortisation der Schuld hinreichen. Wir ersehen nun aber aus dem Voranschlag, daß für 1904 ein Zinsenbedürfnis von über 16 Millionen und eine Tilgungsquote von über 7 Millionen herausgerechnet und daß das Gesamtbedürfnis auf etwa 24 Millionen veranschlagt ist. Ob diese Zahlen tatsächlich sich ergeben werden, hängt von der Gestaltung der Eisenbahnschuld im Jahre 1904 ab. Wir halten hiernach die Aufnahme der Ziffer von 22 Millionen in den

Antrag nicht für möglich. Im weiteren sind wir der Meinung, daß, nachdem die Regierung unlängst erklärt hat, daß die Verhandlungen mit den andern Staaten noch nicht abgebrochen seien, es nicht ratsam wäre, zu verlangen, daß die Regierung unbekümmert um diese Verhandlungen und ihr Ergebnis selbständig vorgehe. Wünschenswerter als ein partikulares Vorgehen wäre ja jedenfalls eine Verbilligung der Personentaxen in ganz Deutschland oder in ganz Süddeutschland, vorausgesetzt, daß wir nicht wieder in Baden die Hauptkosten der betreffenden Verständigung zu tragen haben. Es sollte also, wenn Baden selbständig vorgeht, vorher jedenfalls mit einiger Sicherheit feststehen, daß eine Verständigung unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen in der nächsten Zeit nicht zu erzielen ist. Sobald dies feststeht, und sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse nachhaltig besser geworden sind, sollte Baden auch nach unserer Ansicht mit der Reform einsehen. Wir können nicht auf die Dauer die billigen Kilometerhefte nur für die Gutsfürsten aufrecht erhalten. Fröhlich hat nun gemeint, durch die zweite Bedingung würden wir das Reformwerk auf unabsehbare Zeit hinausschieben. Diese Annahme muß ich aber mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Die Unterzeichner unseres Antrags haben durchaus nicht gemeint, daß die Reform ad calendae graecas vertagt werden solle, sind vielmehr der Meinung, daß wenn nicht eine Verständigung in den nächsten Jahren unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen zu erreichen sein sollte, die Regierung selbständig vorzugehen habe. Fröhlich hat geglaubt, ich hätte bei der Generaldebatte über das Betriebsbudget den Standpunkt eingenommen, daß die Verantwortung für die Reform lediglich Sache der Regierung sei. Das ist aber ein Irrtum. Fröhlich möge den Bericht nachlesen, da wird er finden, daß ich nur gesagt habe, in erster Linie gehe die Reform auf Verantwortung der Regierung. Ich habe aber ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auch die Volksvertretung eine erhebliche Mitverantwortung trägt, und daß wir gerade deswegen die Regierung nicht zu sehr drängen dürfen. Wir müssen uns dessen bewußt sein und bleiben, daß das Experiment unter Umständen mit Konsequenzen verbunden sein kann, die für die Steuerzahler wenig angenehm sein werden. Weil wir uns aber unser Mitverantwortlichkeit bewußt sind, haben wir geglaubt, unsern Antrag vorsichtig fassen zu müssen. Wir waren in der Kommission der Meinung, daß schon die Verallgemeinerung der Kilometerhefte einen großen Fortschritt bedeuten würde, wollten aber auch dem nicht entgegen treten, daß die Regierung etwa sofort den Zweifelnigtarif für die 3. Klasse einführt. Jedenfalls werden bei einem schrittweisen Vorgehen erhebliche Rückschlüsse in den Einnahmen am sichersten ausgeschlossen sein. Ich glaube also, daß unser Antrag gegenüber dem Fröhlichschen den Vorzug verdient, und empfehle ihn daher zur Annahme.

Abg. Hergt: Der Abg. Fröhlich hat in der Generaldebatte der Genugtuung darüber Ausdruck gegeben, daß in den letzten Jahren sich eine wesentliche Annäherung an seine Auffassung des Eisenbahnwesens konstatieren lasse. Schon nach den Ausführungen meiner beiden Vorredner wird er von dieser Ansicht ziemlich zurückgekommen sein. Was mich betrifft, so muß ich betonen, daß ich durchaus auf dem Standpunkt des Kommissionsberichts stehe, daß ich also Gegner des radikalen Vorgehens bin, welches der Abg. Fröhlich empfiehlt. Die vorliegenden Anträge sind ja in ihrer Tendenz ziemlich gleich. Aber der Grad des Vorgehens und die Voraussetzungen, an welche das Vorgehen gebunden wird, sind verschieden. Der Antrag Fröhlichs fordert die Regierung auf zur Verbilligung des Tarifzuges für die 3. Klasse auf 2 Pf. und zur Einführung der 3. Klasse in sämtlichen Schnellzügen unter der Voraussetzung, daß auch im Jahre 1904 Reinein-

nahmen in Höhe von 22 Millionen erzielt werden. Ich schließe mich in diesem Punkt den Ausführungen der beiden Vorredner an und ich möchte nur die Frage an Herrn Abg. Fröhlich richten, weshalb er gerade die Zahl 22 Millionen annimmt. (Zuruf des Abgeordneten Fröhlich.) Es ist schon hervorgehoben worden, daß der Geldbedarf der Eisenbahnschuldentilgungstasse etwa 24 Millionen betragen würde, also würde es nicht einmal möglich sein, den Zuschuß zu diesem Geldbedarf aus allgemeinen Staatsmitteln zu beseitigen. Nun sagt der Abg. Fröhlich wahrscheinlich, diese 2 Millionen werden mit Leichtigkeit durch die eintretende Verkehrssteigerung erreicht werden. Er hat aber selbst den Satz, daß jede Verbilligung des Tarifs eine Verkehrssteigerung nach sich ziehe, eingeschränkt, indem er nun sagt, jede bedeutende und fühlbare Ermäßigung habe diese Folge. Auch in dieser Form scheint mir aber der Satz ebensovienig beweisbar zu sein. Es ist aus den eigenen Ausführungen Fröhlichs ersichtlich gewesen, daß auf diesem schwierigen Gebiet der rechnerischen Feststellung der Selbstkosten ein günstiges Ergebnis bis jetzt noch nicht erzielt worden ist. Weder die württembergischen, noch die sächsischen Versuche haben dazu führen können, ein sicheres Ergebnis, eine zuverlässige Bestimmung des Verhältnisses zwischen der Verbilligung der Tarife und der Verkehrssteigerung zu gewinnen. Es muß ja einen Grenzwert dieses Verhältnisses geben, bei welchem eine Verkehrssteigerung durch Herabsetzung des Personentarifs nicht mehr eintritt. Ueber diesen Grenzwert hinaus noch weitere Tarifverbilligungen einzuführen, und die Bevölkerung zu unnötigen Eisenbahnfahrten dadurch zu verleiten, wäre durchaus nicht im volkswirtschaftlichen Interesse des Landes gelegen. Abg. Fröhlich gibt zu, daß auf theoretischem Wege das richtige Verhältnis nicht zu finden ist. Darin stimme ich ihm bei. Deshalb vertraue ich in diesem Punkte lieber den Praktikern als den Theoretikern, und ich glaube, daß wir von diesem Gesichtspunkt ausgehend doch ein größeres Vertrauen auf unsere Eisenbahnverwaltung haben dürfen, von der wir nicht sagen können, daß sie den Wünschen nach Verbilligung der Tarife sich verschließen habe. Wenn nun, wie der Abg. Wilkens sagt, schrittweise vorgegangen wird, so wird auch einmal der Grenzwert erreicht werden, wo wir dazu kommen, daß die Selbstkosten eben noch durch die Fahrpreise gedeckt werden. Ganz rein kann ja das Verhältnis nicht dargestellt werden, weil der Güterverkehr vom Personenverkehr nicht getrennt werden kann, aber im Gesamteffekt wird sich doch herausstellen können, wann man an dieser Grenze angekommen ist. Ich meine, es sei nicht Aufgabe der Volksvertretung, die Regierung dazu zu drängen, daß sie im Sinne Fröhlichs plötzlich eine erhebliche Ermäßigung der Tarife eintreten läßt und damit riskiert, mit den Tariffähigen unter die Selbstkosten zu kommen. Ich bin vielmehr der Ansicht, daß man lediglich der Regierung so, wie es im Kommissionsbericht geschieht, die Direktive geben soll, nach welcher nach Wunsch der Volksvertretung vorgegangen werden soll. Ich bin aber nicht damit einverstanden, was der Berichterstatter gesagt hat, daß die Regierung nur in erster Reihe die Verantwortung treffe. Nach meiner Ansicht trifft die Verantwortung ganz allein die Regierung.

Abgesehen von diesem Punkte könnte ich mich auch damit nicht einverstanden erklären, daß die 3. Klasse ohne Unterschied in allen Schnellzügen eingestellt werden sollte. Abg. Fröhlich verweist immer auf Württemberg, aber unsere Eisenbahnverhältnisse sind so wesentlich verschieden von denen Württembergs, daß man eine Parallele gar nicht ziehen kann. Den Durchgangsverkehr uns zu erhalten, haben wir so lange ein Interesse, als die Konkurrenz fortbesteht, als nicht eine Verständigung über die

Tarife mit den Nachbarverwaltungen erzielt worden ist. In alle diese Durchgangszüge die 3. Klasse einzustellen, ist vom eisenbahntechnischen Standpunkt aus nicht möglich. Es kann sein, daß an gewissen Tagen einzelne Züge mit 1. und 2. Klasse nicht voll besetzt sind, aber sehr oft tritt der umgekehrte Fall ein, und da wären dann die 3. Klasse-Wagen hinderlich. Ich meine, man könnte dem Bedürfnisse der Bevölkerung nach Beschleunigung in anderer Weise entgegenkommen. Es wäre nicht notwendig, daß die sogenannten Personenzüge immer mit geringerer Geschwindigkeit fahren als die Schnellzüge. Man könnte vielleicht zu drei Klassen von Zügen gelangen, wovon die 1. Klasse die Durchgangszüge wären, mit der größten Geschwindigkeit, 80—100 Kilometer, weil es für uns nützlich ist, daß diese Züge unsere Eisenbahntrecken möglichst kurz in Anspruch nehmen. Dann kämen die Züge mit 60—80 Kilometer mittlerer Geschwindigkeit, und dann die Lokalzüge mit einer Geschwindigkeit bis 60 Kilometer. Ich glaube, daß auf diese Weise der Betrieb günstig beeinflusst werden könnte, daß, wenn man ohne Preiserhöhung mit einer Geschwindigkeit von 70 Kilometer durch das Land fahren kann, damit allen Bedürfnissen Rechnung getragen ist. Aus diesen Gründen bin ich nicht in der Lage, dem Antrag Fröhlich zuzustimmen.

Was den zweiten Antrag anbetrifft, so stimme ich ihm zu, soweit er die Meinung der Kommission wiedergibt. Es ist aber in dem Antrag eine kleine Einschränkung gemacht, indem er verlangt, daß die Verbilligung der Tarife erst dann eintreten solle, wenn feststeht, daß eine Verständigung mit den anderen Verwaltungen ausgeschlossen sei. Nun bin ich nach den Äußerungen der Regierung nicht so ganz sicher, wie es der Abg. Wilkens ist, daß diese Verhandlungen, wenigstens zurzeit, mit Ernst und mit Aussicht auf ein Ergebnis weitergeführt werden. Es wäre deshalb wünschenswert, daß die Regierung in dieser Richtung eine bestimmte Erklärung abgibt. Wenn dies der Fall ist, dann halte ich den Zusatz für zweckmäßig, denn eine Verständigung mit anderen Verwaltungen wäre außerordentlich wertvoll. Ich glaube, selbst wenn eine solche Verständigung nur möglich wäre mit Inkaufnahme der von dem Kollegen Fröhlich wenig gern gesehenen 4. Klasse, so wäre sie trotzdem sehr wünschenswert. Kollege Fröhlich hat damals meine Empfehlung der 4. Klasse als einen Lapfus bezeichnet und gemeint, ich hätte eigentlich statt „4. Klasse“ „2 Pf.-Tarif“ sagen sollen. Allein die 4. Klasse hat auch noch andere Vorteile als den der Verbilligung des Eisenbahnfahrens. Der Ausbau unserer Kilometerhefte kann nebenbei ganz gut noch stattfinden, und es ist nicht richtig, daß die Einführung der 4. Klasse als ein Schlag ins Gesicht der minderbemittelten Bevölkerung aufgefaßt werden würde. Die Bevölkerungskreise, für welche ich die Einführung der 4. Klasse wünsche, sind praktischer als der Abg. Fröhlich und diejenigen, die „niemals die 4. Klasse bei uns“ sagen. Mit dem „niemals“ sollte man etwas vorsichtiger sein. Ich erinnere nur an den Wechsel der Anschauungen über die Bahnsteigsperre. (Abg. Fröhlich: Bei uns nicht!) Wenn es bei Ihnen noch nicht der Fall ist, so vertraue ich darauf, daß die Bahnsteigsperre in Zukunft einmal doch auch von Ihnen als eine im Interesse des Betriebs notwendige Maßregel anerkannt wird. Die 4. Klasse wird bei uns kommen. Es ist ja nicht notwendig, daß Sie sie 4. Klasse nennen, wenn Sie sich am Namen stoßen. Sie können Sie ja Marktwagen oder sonstwie nennen. Wenn die Einführung der 4. Klasse den Weg zu einer Verständigung ebnet und dadurch die Verallgemeinerung der Kilometersätze erreicht werden könnte, so wären wir vorsichtig und schrittweise dahin gelangt, wozu zu gelangen möglich ist, ohne daß man die von dem Abg. Fröhlich verlangten Experimente machen muß. Ich werde für den Antrag der Abgg. Gieseler und Genossen stimmen.

Ministerialdirektor Geh. Rat **Zittel**: Der Herr Abg. **Hergt** hat die Großh. Regierung zu einer Erklärung darüber aufgefordert, ob Verhandlungen über die Reform der Personentariife auch jetzt noch ernstlich in Aussicht genommen seien. Es ist im allgemeinen nicht üblich, über schwebende Verhandlungen Auskunft geben zu müssen. Ich muß es mir deshalb auch versagen, näher auf dieselben einzugehen. Nur das möchte ich sagen, daß die Verhandlungen, die im letzten Sommer in Form von Vorbesprechungen, nicht in bindender Form, begonnen worden sind, keinen Rückschritt erfahren, sondern nur aus äußeren Gründen eine Unterbrechung erlitten haben — bei uns durch die Erkrankung des Herrn Chefs der Eisenbahnverwaltung, in Preußen durch den Umstand, daß die Herren im preußischen Abgeordnetenhaus und Deutschen Reichstag über den Winter zu sehr in Anspruch genommen sind. Sowohl Preußen als auch Württemberg ist es voller Ernst mit der Reform unserer Personentariife. An den Verhandlungen ist außerdem noch die effässische Eisenbahnverwaltung beteiligt. Sobald festere Vorschläge vorhanden sind, werden noch andere deutsche Regierungen zu den Verhandlungen beigezogen werden. Zu weiteren Mitteilungen bin ich zurzeit nicht imstande.

Die allgemeine Beratung wird hierauf geschlossen.

In seinem Schlußwort bemerkt

Abg. **Frühau**: Ich habe mit Genugthuung aus den Ausführungen des Kollegen **Wildens** gehört, daß der Antrag **Giesler** so verstanden wird, daß, wenn in nächster Zeit oder in Bälde die Einigung mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen nicht erfolgt, auch seitens des Abg. **Giesler** und Genossen der Zeitpunkt als gekommen erachtet wird, wo unsere Eisenbahnverwaltung in der Richtung der von beiden Anträgen gemachten Vorschläge selbstständig vorzugehen habe. Kollege **Wildens** wird mir aber zugeben müssen, daß diese Anschauung weder im Wortlaut des Antrags noch im Bericht der Budgetkommission enthalten ist, sondern daß darnach die Großh. Regierung den Antrag einfach ad acta nehmen und den Beschluß darauf setzen kann: „Wiedervorlage im Jahre 3000.“ (Große Seiterkeit. Zuruf: Im Jahre 3000?) Ja, im Jahre 3000. (Erneute Seiterkeit.) Weil der Antrag **Giesler** absolut unbestimmt ist und die Verantwortung einzig in die Hand der Großh. Regierung legt, ohne der Volksvertretung das Recht der Mitbestimmung zu geben, deshalb haben wir unseren Antrag eingebracht. Wir wollen eine Antwort auf die Frage haben, ob badischerseits ein selbständiges Vorgehen beabsichtigt wird. Der Erfolg ist der, daß keine Erklärung der Großh. Regierung erfolgt, und daß auch die Mehrheit dieses Hohen Hauses dagegen nichts einzuwenden hat. Nur einzelne geben sich dem Vertrauen hin, daß die Großh. Regierung trotzdem einen Schritt vorwärts machen wird.

Die Abgg. **Giesler** und **Hergt** haben bemängelt, wie ich zu der Zahl von 22 Millionen käme. Einfach deshalb, weil wir im Jahre 1903 gesehen haben, daß die Reineinnahmen um 9 Millionen, u. abzüglich der zurückgestellten Ausgaben mindestens um 4—5 Millionen gestiegen sind. Unser Antrag will nun zum Ausdruck bringen, daß wenn, woran ich nicht zweifle, diese Steigerung der Einnahmen anhält, dann der Zeitpunkt zu dem von uns geforderten Vorgehen gekommen ist. Die Zahl 22 Millionen wurde deshalb genommen, weil in diesem Hohen Hause der Ausdruck „Glücks Herbst“ von dieser Steigerung gebraucht worden ist, welchen Ausdruck wir allerdings für unzutreffend halten.

Der Abg. **Wildens** hat bemängelt, daß ich nicht Rücksicht nähme auf die durch die Mehreinnahme bedingte Steigerung der Ausgaben. Allein hier ist die Erfahrung maßgebend, daß der Personenverkehr sich entwicklungsfähig gezeigt hat, ohne daß die Ausgaben gestiegen sind. Ich

verweise auf die Jahre 1895 und 1896 und die damals anlässlich der Einführung des Kilometerheftes gemachten Erfahrungen. Von Januar bis April 1895 hatten wir einen Einnahmeausfall von 100 000 Mark gegen 1894. Vom 1. Mai 1895 an bei der Einführung des Kilometerheftes stiegen die Einnahmen um 1 200 000 Mark, wovon 300 000 Mark auf den Dezember entfallen. Im übrigen hat das Kilometerheft seine Tendenz bewahrt und die Einnahmen sind weiter gestiegen. Die zweite Klasse ist damals besser ausgenutzt worden, als früher die dritte. Das haben Sachleute als Beweis dafür bezeichnet, daß das Kilometerheft keinen Pfennig Mehrausgabe im Gefolge gehabt hat. Das ist ein Beweis, gegen den nicht aufzukommen ist, wenn man die Tatsachen nicht vergewaltigen will. (Abg. **Hergt**: Kein Beweis für den 2 Pfg.-Tarif.) So sagt Abg. **Hergt** heute, er begreife nicht, wie wir verlangen können, daß die 3. Klasse überall geführt wird. Zu allererst muß doch die Klasse geführt werden, die die Kosten für die übrigen Klassen aufbringt. Es wurde weiter gesagt, Preußen werde eine Verständigung zurückweisen, und dann sei der Zeitpunkt gekommen. Ich habe schon gesagt, daß Preußen jede Veranlassung fern liegt, diese Versuche einer Verständigung abzuweisen. Preußen kann ruhig zusehen, wie die kleinen Staaten sich abmühen; Es kostet ja nichts, einen Beamten mit Freikarte 1. Klasse herumzuschicken, der dann schöne Reden führt. Preußen sagt aber, wenn ihr nicht genau das tut, was ich will, dann gibt es keine Verständigung. Das nenne ich, daß man es zu keiner Verständigung kommen lassen will. Der gewünschte Zeitpunkt ist also längst eingetreten, und heute müßte gehandelt werden. Das Wort von der wirtschaftlichen Besserung wurde schon vor 10 Jahren gebraucht. Die Kammer hat in ihrer Mehrheit schon 1894 erklärt, daß bei Besserung der wirtschaftlichen Lage der 2 Pfennig-Tarif einzuführen sei. Die Besserung ist 1895—1900 gekommen, die Verbilligung aber nicht. Heute wird auch auf die Besserung wieder abgehoben, und es wird wieder nichts geschehen. Wenn man mir zum Vorwurf macht, daß ich ein bloßes Experiment befürworte, so erwidere ich, daß noch nie ein Fortschritt gemacht worden ist ohne Versuch. Wir hätten keine Eisenbahnen, keine Dampfschiffe, kein Telephon, keine Verfassung, kein Hohes Haus, wenn wir nicht Experimente gemacht hätten. Wer gegen ein Experiment ist, der ist überhaupt gegen jeden Fortschritt. Da muß die Entscheidung in die Hände der Wähler gelegt werden.

Das Schlußwort für den Antrag erhält

Abg. **Giesler**: Nach den verschiedenen Ausführungen scheint mir die Einführung der Worte „in Bälde“ in unserem Antrag angezeigt. Wir erwarten auch, daß die Verhandlungen energisch geführt, und die Entscheidung bald herbeigeführt wird.

Präsident **Dr. Günner** weist darauf hin, daß über diese Aenderung des Antrags auf Wunsch eine allgemeine Beratung eröffnet werden müsse.

Da sich niemand zum Wort meldet, ist die allgemeine Beratung geschlossen.

Das Schlußwort hat der Berichterstatter der Kommission.

Abg. **Dr. Wildens**: Kollege **Frühau** ist auch jetzt wieder davon ausgegangen, daß die von uns gewünschte Verallgemeinerung der Kilometerheftes unbedingt eine Steigerung der Reineinnahmen im Gefolge haben werde. Ich kann nur von ganzem Herzen wünschen, daß diese Annahme sich in vollem Maße als zutreffend erweisen möge. Wenn man sich auf einen nüchternen Standpunkt stellt, darf man aber doch den Zweifel aussprechen, ob die Erwartungen des Kollegen **Frühau** sich namentlich in der Uebergangszeit, für die man doch ein paar Jahre in Anschlag bringen muß, verwirklichen werden. Wenn

aber auch die Steigerung der Reineinnahmen nicht eintreten würde, so sollte doch das in Frage stehende Experiment gemacht werden, weil wir eben die Verbilligung der Tarife aus wirtschaftlichen und sozialpolitischen Rücksichten für dringend erwünscht, ja für geboten halten. Fräuhäuf hat zum Beweis seiner Ansicht, daß eine erhebliche Herabsetzung der Tarife eine bedeutende Steigerung der Einnahmen bewirken müsse, sich auf die Erfahrungen bei Einführung der Kilometerhefte berufen. Es ist ja nun richtig, daß damals eine namhafte Steigerung der Einnahmen erfolgt ist. Ich erinnere aber daran, daß in jener Zeit auch bei einer Reihe anderer Eisenbahnverwaltungen ohne Tarifierabsetzungen ebenfalls eine erhebliche Steigerung der Einnahmen eingetreten ist. Jene Zeit war eben eine solche allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs. Es kann nun nicht mit Sicherheit gesagt werden, wie viel von der Mehreinnahme f. Zt. bei uns auf die Einführung der Kilometerhefte und wie viel auf die Verkehrszunahme infolge günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse entfallen ist. Bei derartigen Schlüssen ist überhaupt Vorsicht nötig.

Es hat dann der Kollege Gergt gesagt, er gehe von der Anschauung aus, daß die Regierung für eine Tarifreform die Verantwortung allein trage, während ich der Meinung bin, daß sich die Volksvertretung mit ihr in die Verantwortung teilt. Nach unserer jetzigen Gesetzgebung hat ja allerdings die Regierung formell allein die Verantwortung, materiell hat aber die Volksvertretung an dieser Verantwortung teilzunehmen. Haben wir doch die Einnahmen zu bewilligen und deshalb bei den Tarifen zweifellos ein Wort mitzusprechen.

Der Abg. Fräuhäuf hat im Verlauf seiner Ausführungen die Verhältnisse der 1. Wagenklasse zur Sprache gebracht. Er geht bezüglich derselben von der Anschauung aus, daß die Passagiere 1. Klasse auf Kosten der Allgemeinheit gefahren werden. Das ist eine Annahme, die bis jetzt nicht bewiesen ist. Fräuhäuf bezieht sich hier immer auf eine Berechnung, die vor einigen Jahren einmal in Württemberg angefertigt worden ist. Die Richtigkeit dieser Berechnung wird aber von unserer Generaldirektion bestritten; letztere ist der Meinung, daß sie von einer Reihe willkürlicher Voraussetzungen ausgehe, die nicht ohne weiteres als richtig angesehen werden könnten. Ich sage aber, selbst wenn die Berechnung richtig wäre, so wären wir in Baden doch nicht in der Lage, die 1. Klasse abzuschaffen oder die Sätze dafür einseitig zu erhöhen. Es hätte dies nur die Folge, daß die Reisenden 1. Klasse unser Land meiden würden und daß demselben der große internationale Schnellzugsverkehr verloren ginge. Darüber war in der Kommission vollständige Uebereinstimmung, daß die 3. Klasse in allen Schnellzügen, soweit irgend möglich, mitgeführt werden sollte. Die Regierung hat aber auseinandergelegt, daß dies bei einigen Schnellzügen zur Zeit noch nicht ausführbar sei, sie hat aber weiter die Zusicherung gegeben, auch bezüglich dieser wenigen Züge die betreffenden Hindernisse aus dem Weg räumen zu wollen. Man kann zur Regierung das Vertrauen haben, daß sie auf diesem Gebiet das Mögliche tun wird.

Was die Ausführungen des Abg. Gergt über die 4. Klasse anlangt, so kann ich nur wiederholt darauf hinweisen, daß diese den Anschauungen der Mehrheit der Budgetkommission nicht entsprechen. Wir waren der Meinung, daß ein Experiment mit der Einführung der 4. Klasse nicht gemacht werden sollte, schon aus sozialpolitischen Erwägungen. Es ist auch in der Budgetkommission darauf hingewiesen worden, daß dadurch eine unnötige Komplikation des Verkehrs herbeigeführt würde, die von der Bevölkerung umsoweniger verstanden würde, als wir erst vor kurzer Zeit die 1. Klasse aus den gewöhnlichen Zügen beseitigt haben. Das Entscheidende ist überhaupt nicht die 4. Klasse als solche, sondern der

2 Pfg.-Tarif. (Rufe: Sehr richtig!) Wenn wir zu diesem auf andere Weise gelangen können, so ist dies der Einführung der 4. Klasse jedenfalls weit vorzuziehen. (Rufe: Sehr richtig!)

Was die Erklärung des Herrn Ministerialdirektors anlangt, so ist aus dieser hervorgegangen, daß die Verhandlungen über die Verbilligung der Personentarife unter den beteiligten Eisenbahnverwaltungen noch nicht abgebrochen sind, vielmehr Aussicht vorhanden ist, daß sie wieder aufgenommen werden, und deshalb scheint mir der Beisatz, den wir in unserm Antrag gemacht haben, nach wie vor nötig zu sein. Wir wollen ihm aber noch die Worte „in Bälde“ hinzufügen, damit dürfte dem Bedenken des Abg. Fräuhäuf im wesentlichen die Spitze abgebrochen sein. Fräuhäuf hat im übrigen gesagt, wenn wir uns nicht zu rascherem Vorgehen entschließen könnten, so müßten eben die Wähler entscheiden. Dieser Entscheidung sehe ich ruhig entgegen. Man wird im Land draußen begreifen, daß wir zwar dafür sind, daß auf dem Gebiet der Verbilligung der Personentarife vorgegangen wird, daß wir aber ein überlegtes und vorsichtiges Vorgehen und keine gewagten Experimente in einem Augenblick wünschen, in dem die wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht dazu angetan sind, auf diesem Gebiete zu großen Sprüngen einzuladen. Ich kann deshalb nur nochmals den Antrag Gießler und Genossen zur Annahme empfehlen.

Bei der darauffolgenden Abstimmung wird der Antrag Fräuhäuf und Genossen mit allen gegen 12 Stimmen (Stimmen der Sozialdemokraten, Demokraten und Freisinnigen) abgelehnt und hierauf der Antrag Gießler mit der späteren Abänderung einstimmig angenommen.

Zu Punkt b der Tagesordnung: Beratung der Berichte der Budgetkommission über eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in Betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse. — Drucksachen „zu Nr. 17 (II) und (III)“ —, bemerkt der Berichterstatter

Abg. Dr. Wildens: Wie aus den zwei Druckberichten der Budgetkommission zu ersehen ist, stehen heute im ganzen 18 Petitionen in Frage, die aus Kreisen des Eisenbahnpersonals bezüglich seiner Dienst- und Einkommensverhältnisse eingelaufen sind. Eine 19te Petition, die der Stationsausseher, ist erst vor ganz kurzem übergeben worden. Sie ist in der Budgetkommission noch nicht beraten und kann daher erst später in diesem hohen Hause verhandelt werden.

Die 18 Petitionen, die heute der Diskussion unterliegen, sind zum Teil von solchen Kategorien von Eisenbahnbediensteten ausgegangen, welche die Qualität etatmäßiger Beamter besitzen, also hinsichtlich der in Betracht zu ziehenden Verhältnisse dem Beamtengefeß, bzw. dem Gehaltstarif unterstehen. Ein anderer Teil der Petitionen stammt dagegen aus den Kreisen der nicht etatmäßigen Eisenbahnbeamten, ein dritter Teil aus den verschiedenen Kategorien des im Arbeiterverhältnis stehenden Eisenbahnpersonals.

Hinsichtlich einer größeren Anzahl der Petitionen, um die es sich handelt, kommt aber in Betracht, daß sie Wünsche enthalten, die erst bei einer allgemeinen Gehaltstarifrevision in Erwägung gezogen werden können. Bei dem Umstande nun, daß eine solch' generelle Revision des Gehaltstarifs jedenfalls auf diesem Landtag nicht mehr erfolgen kann, ist der Kommission nichts anderes übrig geblieben, als zu beantragen, daß die desfalligen Anliegen der Großh. Regierung als Material für eine künftige derartige Revision zu überweisen seien. Vielen der betreffenden Beamten mag dies unerwünscht sein. Gar manche derselben haben offenbar darauf ge-

rechnet, daß es möglich sein werde, noch im Verlauf des gegenwärtig versammelten Landtags ihre Anstellungs- und Gehaltsverhältnisse zu verbessern, und es bedauert auch die Kommission, daß dies nicht als ausführbar erscheint. Denn es ist sicherlich zum mindesten ein Teil der betreffenden Anliegen materiell begründet, und es kann nicht Wunder nehmen, wenn insbesondere zahlreiche ältere Beamten, die in kurzem vor der Pensionierung stehen, wenig erbaut darüber sind, daß sich die Revision des Gehaltstarifs noch weiter hinauszieht und daß es dadurch immer zweifelhafter wird, ob sie der Wohlthaten einer solchen Revision, die namentlich auch für die Ruhegehaltsbemessung von Bedeutung wäre, überhaupt noch teilhaftig werden können. Aber es muß denn doch in Betracht gezogen werden, daß die Lage der Eisenbahnbeamten, ganz ebenso wie diejenige der Beamten der allgemeinen Staatsverwaltung auf dem letzten Landtage durch die Erhöhung des Wohnungsgeldes eine namhafte Verbesserung erfahren hat. Den etatmäßigen Eisenbahnbeamten ist selbstverständlich auch die schon vor einigen Jahren erfolgte Aufhebung der Witwenrentenbeiträge zustatten gekommen, und es kann daher nicht gesagt werden, daß für unsere Eisenbahnbeamten seit langer Zeit überhaupt nichts mehr geschehen sei. Die Lage des Staatshaushalts ist aber augenblicklich leider immer noch eine derartige, daß eine durchgreifende Aufbesserung der Aktivitätsbezüge unserer staatlichen Beamten großen Schwierigkeiten begegnet. Wir können nur wünschen und hoffen, daß die einschlägigen Verhältnisse sich in Bälde nachhaltig bessern möchten und daß es im Zusammenhang damit ausführbar werde, auch bezüglich des eigentlichen Gehaltseinkommens unserer Staatsbeamten überhaupt und der Eisenbahnbeamten insbesondere dasjenige zu tun, was mit Rücksicht auf das Steigen der Wohnungs- und Lebensmittelpreise und im Interesse der Erhaltung eines tüchtigen, nach allen Richtungen hin intakten und namentlich auch arbeits- und berufsfröhlichen Beamtenstandes als dringend erwünscht, ja sogar als notwendig erscheint. Wie sehr im übrigen gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnbeamtung die Verhältnisse auf eine Revision des Gehaltstarifs drängen, ist von der Kommission schon bei der Berichterstattung über das Eisenbahnbetriebsbudget hervorgehoben worden. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß speziell die Eisenbahnbranche bei der Revision des Gehaltstarifs im Jahre 1894 nicht sonderlich gut gefahren ist, und man muß doch auch weiter berücksichtigen, daß unser Eisenbahnpersonal großen körperlichen Strapazen ausgesetzt ist, welche den einzelnen Beamten vielfach früher seiner Arbeitsfähigkeit verlustig gehen lassen, als dies in anderen Zweigen der staatlichen Verwaltung der Fall ist. Es hat nun die Großh. Regierung das Bestreben gehabt, in einer Anzahl besonders dringender Fälle, insoweit es zu einer allgemeinen Revision des Gehaltstarifs nicht kommt, im Wege budgetmäßiger Dienstzulagen bessernd einzugreifen. Aber es ist dies, wie ich bereits bei der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets gesagt habe, eben doch nur ein Notbehelf, der zu einer großen Unübersichtlichkeit der in Betracht kommenden Verhältnisse führt, die Unzufriedenheit anderer Beamter, denen solche Dienstzulagen nicht zu Teil werden, hervorruft und auf die Dauer nicht beibehalten werden kann. Eine wirklich befriedigende Abhilfe wird u. E. bloß im Wege einer allgemeinen Gehaltstarifsrevision herbeizuführen sein. Wir können deshalb nur den Wunsch wiederholen, daß eine solche seitens der Regierung in tunlichster Bälde in die Wege geleitet, und daß dann dabei insbesondere auch den besonderen Interessen und Bedürfnissen unserer Eisenbahnbeamten und Eisenbahnangestellten, von denen man gewiß behaupten darf, daß sie in vollstem Maße ihre Pflicht und Schuldigkeit zu tun

suchen, in möglichst weitem Umfang Rechnung getragen werden möge.

Ein anderer Teil der Wünsche, um die es sich in den Petitionen handelt, hebt auf Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen im Eisenbahndienste ab. Hier kommen Anliegen in Betracht, welche im Wege budgetmäßiger Bewilligungen erfüllt werden könnten, und es hat die Kommission ernstlich erwogen, ob nicht an die Großh. Regierung das Ersuchen zu richten sei, wenigstens eine beschränkte Zahl weiterer etatmäßiger Stellen im Nachtragsbudget anzufordern, damit es möglich werde, noch in dieser Budgetperiode den erheblichsten Missetänden abzuhelfen, wie solche sich beispielsweise in Bezug auf die Dienst- und Beförderungsverhältnisse der Beamten aus der Klasse der Assistenten oder in Bezug auf die etatmäßige Anstellung der Schaffner, der Bureaugehilfen oder der Kanzlei- und Rechnungsgehilfen zur Zeit geltend machen. Die Großh. Regierung hat es aber durchaus abgelehnt, derartige Nachträge einzubringen bzw. zu vertreten, indem sie betonte, daß die Anforderung neuer etatmäßiger Stellen für die Jahre 1904/05 nach gleichmäßigen Grundsätzen erfolgt sei, von denen man nicht zu Gunsten dieser oder jener Beamtenkategorie einseitig abgehen könne, wenn nicht höchst unliebsame Konsequenzen für das ganze Eisenbahnbetriebsbudget, ja für das ganze Staatsbudget sich ergeben sollten. Sie bestritt auch entschieden, daß die in einer Anzahl der Petitionen dargestellten, angeblich eine weitere Vermehrung der etatmäßigen Stellen erfordernden Verhältnisse so dringlich seien, daß es nicht möglich sei, die Befriedigung der betreffenden Bedürfnisse bis zum nächsten Budget zu verschieben. Ihrer Kommission ist unter diesen Umständen, sowie angesichts der allgemeinen Finanzlage nur möglich gewesen, der Erfüllung der in Betracht kommenden Wünsche, insoweit solche als begründet anzusehen sind, im Zusammenhang mit der Aufstellung des nächsten Budgets das Wort zu reden.

Ein weiterer Teil der Wünsche, die uns in den Petitionen entgegengetreten, kann wohl, ohne daß es zu einem Budgetnachtrage kommt, im Rahmen des in letzter Woche von uns genehmigten Eisenbahnbetriebsbudgets zur Erfüllung gelangen. Dahin gehören z. B. die speziell von den Schaffnern vorgetragene Anliegen, welche sich auf eine anderweitige Regulierung der Fahrt- und Uebernachtgebühren beziehen, sowie die Wünsche der in größeren Städten stationierten Bahn- und Weichenwärter wegen Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse.

Insondere gehören dahin aber auch die Anliegen aus den Kreisen der Eisenbahnarbeiter, insoweit diese Anliegen sich nicht etwa auf die nur im Wege einer Gehaltstarifsrevision ausführbare Schaffung neuer Kategorien etatmäßiger Beamter erstrecken, vielmehr im Wesentlichen eine Besserung der bezüglichen Lohnverhältnisse anstreben. Die Kommission hat gerade die beiden Petitionen aus Arbeiterkreisen mit der Großh. Regierung besonders eingehend erörtert. Sie hat dabei die Ueberzeugung gewonnen, daß den Wünschen der Petenten seitens der Großh. Regierung in einer Reihe von Punkten bereits entsprochen worden ist, während hinsichtlich einer Anzahl weiterer Punkte die Gewährung der betreffenden Anliegen in Aussicht steht, und daß überhaupt bei der Verwaltung das ehrliche und redliche Bemühen vorhanden ist, die in Betracht kommenden Verhältnisse immer mehr zu bessern.

Allerdings ist eine Anzahl von Fragen, welche die Dienst- und Einkommensverhältnisse unserer Eisenbahnarbeiter zum Gegenstand haben, noch unerledigt. Dahin gehört namentlich die Erlassung einer Lohnordnung

nebst Lohn tarif, eine Arbeit, die zwar dem Abschluß nahe sein soll, jedenfalls aber bis jetzt noch nicht vollendet ist. Ich kann bezüglich dieser Lohnordnung im Namen der Budgetkommission nur den dringenden Wunsch wiederholen, daß ihre Fertigstellung sich nicht weiter verzögern möge. Ist doch nach dem, was die Großh. Regierung in der Kommission vertraulich über den voraussichtlichen Inhalt der Lohnordnung und des Lohn tarifs mitgeteilt hat, anzunehmen, daß diese Neuordnung unter allen Umständen einen Fortschritt bedeuten und unseren Eisenbahnarbeitern eine angemessene Verbesserung ihrer Bezüge bringen wird. Allerdings wird sich die Neuordnung zunächst nur auf diejenigen Arbeiter ausdehnen, welche nicht Werkstättearbeiter sind. Wir wünschen aber, daß auch bezüglich der Werkstättearbeiter alsbald an die Feststellung einer Lohnordnung herangegangen werden möge, da auch die Verhältnisse dieser Arbeiter der Neuordnung als bedürftig erscheinen.

Wir haben der Großh. Regierung weiter empfohlen, in den Fällen, in denen dies irgend angängig ist, hinsichtlich der Bezahlung unserer Eisenbahnarbeiter von dem System der Tagelöhne zu jenem der Monats- bzw. Jahreslöhne überzugehen, wodurch gewiß viele Beschwerden, insbesondere auch hinsichtlich der Bezahlung des Personals an den Sonn- und Feiertagen, beseitigt werden könnten.

Ferner haben wir die Großh. Regierung um eine nähere, an Ort und Stelle zu bewirkende Prüfung der Wirkungen der sog. Stabilisierung des Eisenbahnpersonals ersucht, wie solche in Oesterreich erfolgt ist, um ermessen zu können, ob die Bedenken, welche unsere Eisenbahnverwaltung gegen eine solche Maßnahme bis jetzt noch hat, in der Tat als begründet erscheinen oder etwa überwunden werden können, wie wir denn auch der Großh. Regierung nahelegten, bei Revision des Gehaltstarifs zu erwägen, ob nicht älteren und verdienten Eisenbahnarbeitern, insbesondere Professionsisten wenigstens in einem gewissen Umfange die Möglichkeit etatmäßiger Anstellung verschafft werden sollte. In Bezug auf die Verhältnisse der Arbeiterpensionskasse und die aus budgetmäßigen Mittel zu gewährenden Beihilfen an diese Kasse, hinsichtlich der Gewährung weiterer Erleichterungen auf dem Gebiete der Ruhe- und Erholungszeiten, sowie in Betreff der Wohnungsfürsorge des Staats für seine Beamten und Arbeiter darf wohl auf den Bericht selber verwiesen werden.

Das Gleiche möchte ich aber auch bezüglich aller Einzelheiten der vorliegenden 18 Petitionen und ihrer Beurteilung durch die Großh. Regierung wie durch die Kommission tun. Es war diese Beurteilung, namentlich insoweit die Kommission in Frage steht, eine durchaus entgegenkommende. Aber auch die Großh. Regierung hat u. E. gezeigt, daß sie den Wünschen der Eisenbahnbeamten, Eisenbahnangestellten und Eisenbahnarbeiter Rechnung zu tragen sucht und daß das Personal auch in dieser Beziehung Vertrauen zu ihr haben darf. Es erscheint dies um so wichtiger, als der Natur der Sache nach das in erster Reihe maßgebende Votum darüber, wie die Verhältnisse der staatlichen Beamten und Arbeiter im Einzelnen zu gestalten und wie namentlich ihre Vergütungen zu regeln sein werden, eben doch immer der Großh. Regierung selber zustehen muß. Sie allein kann den erforderlichen Ueberblick über das ganze Gebiet haben, um welches es sich hier handelt und das mit der wachsenden Zahl des Personals an Größe und Ausdehnung immer mehr zunimmt. Daß sie dabei den Wünschen der Volksvertretung wird gerecht zu werden suchen, scheint mir eine selbstverständliche Pflicht der Großh. Regierung zu sein. Ich darf aber auch sagen, daß sie dieser Pflicht seither schon nachzukommen suchte

und daß im Laufe der Jahre eine Menge von Anregungen der Budgetkommission in Bezug auf die Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen, Aufbesserung der Bezüge des Personals, insoweit solche auf budgettären Wege möglich war, Dienst erleichterungen, Errichtung von Dienstwohnungen für das Personal u. dergl. von entsprechendem Erfolg begleitet gewesen sind. Ich darf hiernach gewiß die Erwartung aussprechen, daß auch diesmal ein solcher Erfolg nicht ausbleiben wird, wenn das Hohe Haus unserem Antrage beiträgt, den wir hiermit dahin stellen, daß alle Petitionen der Großh. Regierung in einem durchaus entgegenkommenden, den Wünschen der Petenten, soweit irgend tunlich, Rechnung tragenden Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen werden sollen.

Die allgemeine Beratung wird eröffnet.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Es ist mir zunächst eine ehrenvolle Pflicht, der verehrlichen Budgetkommission und dem Herrn Berichterstatter bestens zu danken für die freundliche Anerkennung, die die Bestrebungen der Großh. Regierung um Fürsorge für ihre Bediensteten gefunden haben. Die Großh. Regierung hat zu allen 18 Petitionen eingehend Stellung genommen, und auch ich darf deshalb, um Wiederholungen zu vermeiden, auf den gedruckten Bericht verweisen. Die Großh. Regierung hat bereits in der Kommission dargelegt, und ich möchte das hier wiederholen, daß das vorliegende Budget in der Verbesserung der finanziellen Lage des Eisenbahnpersonals so weit gegangen ist, als mit Rücksicht auf die Finanzlage es überhaupt möglich war. Insbesondere ist die Dringlichkeit der Verbesserung bei den einzelnen Kategorien unter sich genau abgewogen worden; die Großh. Regierung konnte deshalb den Wünschen der einen oder anderen Kategorie nach stärkerer Berücksichtigung nicht entgegenkommen. Wir werden bei der Aufstellung des nächsten Budgets die Verhältnisse von neuem prüfen und in wohlwollende Berücksichtigung ziehen. Sobald die Staatsregierung den Zeitpunkt für gekommen erachtet, an eine allgemeine Revision des Gehaltstarifs zu gehen, wird auch die Eisenbahnverwaltung gerne bereit sein, für die Interessen des Personals mit aller Wärme einzutreten. Wie schon der Budgetkommission mitgeteilt wurde, vermag die Großh. Regierung nicht anzuerkennen, daß das Bedürfnis nach einer allgemeinen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage bei dem im Arbeiterverhältnis stehenden Personal der Eisenbahnverwaltung dringlicher sei als bei den Beamten. Die Aufbesserung der Arbeiter kann deshalb nur allgemein mit der Revision des Gehaltstarifs erfolgen. Inzwischen wird die Eisenbahnverwaltung im Rahmen der budgetmäßigen Mittel fortfahren, wie seither, die Lage des Arbeiterpersonals durch Lohnregulierung, durch Erleichterungen auf dem Gebiet der Ruhe- und Erholungszeiten, durch Wohnungsfürsorge, durch reichliche Verwendung der für Unterstützung bestimmter Mittel, durch Verbesserung der dienstlichen Einrichtungen zu erleichtern. Ganz besonders gilt dies von dem Zustandekommen der Lohnordnung und des Lohn tarifs. Die Regierung hofft, in kurzer Zeit die Lohnordnung für die Arbeiter des eigentlichen Betriebsdienstes, des Bahnunterhaltungs- und des Magazinsdienstes endgültig fertig zu stellen; alsdann wird die gleiche Regelung bezüglich der Verhältnisse der Werkstättearbeiter in Angriff genommen werden. Die Anregung, vom System der Tagelöhne zu jenem der Monats- oder Jahreslöhne überzugehen, wird einen Gegenstand ernstlichen Erwägens bilden. Dem Wunsch, in Oesterreich an Ort und Stelle die Einrichtung der Stabilisierung und Etablierung der Arbeiter zu studieren, wird Rechnung getragen werden.

Der Präsident teilt mit, daß folgender Antrag eingebracht sei:

Die Unterzeichneten beantragen:

Hohere Zweite Kammer wolle die Bitte der Eisenbahnhandwerker, Werkstätte- und Maschinenhausarbeiter (Petition des Verbandes badischer Eisenbahnbediensteter und Petition der Landesverwaltung Baden, des süddeutschen Eisenbahnarbeiterverbandes Nr. XV 1 und 2) um Anstellung, Regelung ihrer Einkommensverhältnisse u. d. d. Grob. Regierung empfehlend überweisen.

Horst, Süßkind,
Luz, Lehmann.

Abg. Schmidt: Die große Zahl der vorliegenden Petitionen zeigt, daß, wie auch der Herr Berichterstatter anerkannt hat, auf dem Gebiete der persönlichen Fürsorge für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung noch viel zu bessern ist. Auch ist im Verlaufe der Generaldebatte schon allgemein anerkannt worden, daß gerade hier schnelle Abhilfe geboten ist vermöge der besonderen Natur des Eisenbahndienstes. Der Eisenbahnarbeiter bringt sozusagen täglich das Totenhemd in den Dienst mit, er wird rascher verzehrt im Kampfe um die Existenz als andere. Die Ueberweisung der Wünsche zur Kenntnisnahme darf nicht den Sinn einer Vertagung der Erledigung derselben auf lange Jahre haben, nicht den Sinn, daß die Erfüllung dieser Wünsche bis zur allgemeinen Revision des Gehaltstariers verschoben werden kann. Viele Wünsche sind ja vorhanden, bei denen die allgemeine Aenderung des Gehaltstariers gar nicht abgewartet werden braucht. Der Herr Berichterstatter hat dies bereits hervorgehoben.

Ich habe zunächst die Wünsche des Teiles der Arbeiterschaft vorzutragen, der auf dem Standpunkt der christlich-monarchischen Weltanschauung steht, vor allem des Verbandes der Eisenbahnarbeiter, der nicht weniger als 6000 Mitglieder zählt. Ich habe den Verhandlungen des letzten Verbandsta es beigewohnt und mich dabei überzeugt, wie ruhig und sachlich die Leute verhandelt haben, und wie gerecht ihre Forderungen sind. Ich habe es deshalb auch gern übernommen, der Sprecher ihrer Wünsche zu sein. Der Hauptwunsch ist der, daß die Lage der Eisenbahnarbeiter sicher gestellt wird, betrifft also die Frage der Etablierung.

Zu diesem Antrag kommt das Personal umsomehr, als gerade im Eisenbahndienst die Grenzen zwischen Arbeitern und Beamten schwerer zu ziehen sind als irgend wo. In Oesterreich ist in der Etablierung ja bereits etwas geschehen. Gerade auch die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs legen einen solchen Wunsch besonders nahe. Ich möchte daher der Eisenbahnverwaltung dringend ans Herz legen, daß sie die Frage auch in Zukunft einer wohlwollenden Prüfung unterziehe. Wenn die Grob. Regierung glaubt, zunächst versuchsweise hier vorgehen zu müssen, so würde die Arbeiterschaft es gerne sehen, daß, wenn ein positiver Anfang damit gemacht wird, daß man den Versuch für einzelne Kategorien ins Werk setzt, besonders die Spezialarbeiter, die Magazinsarbeiter. Es wird dann auch leicht möglich sein, weiter vorzuschreiten. Wenn man aber Bedenken trägt, sofort einen definitiven Schritt zu tun, so sollte man wenigstens die Ueberleitung nicht unterlassen und vom System der Tagelöhne immer mehr zu dem System der monatlichen oder der jährlichen Entlohnung übergehen. Da mit würde sich eine richtige Lohnregulierung von selbst ergeben. Gerade hierin liegt ein besonderer Grund zu lebhafter Beschwerde, daß die Bezahlung der Arbeiter in den einzelnen Bezirken äußerst verschieden ist, und daß das Moment der längeren Verwendung nicht genügend zur Geltung gelangt. So ist es schon vorgekommen, daß ein Streckenarbeiter mit 25—30 Dienstjahren eine niedrigere Bezahlung hat als ein anderer Streckenarbeiter

mit 2—3 Dienstjahren in einem Nachbarbezirk. Es ist daher eine Regelung durchaus geboten. Etablierung, Uebergang zur monatlichen Bezahlung und dabei gerechte Ausgleichung der Löhne, ein entsprechender Minimallohn, der sich nach Altersstufen steigert. Ich mache auch noch auf die Berechnungen der Kosten aufmerksam, die für eine Arbeiterfamilie aufgestellt sind. Man wird an diesen Summen kaum Abstriche machen können. Auf alle Fälle muß endlich eine Lohnordnung gemacht und die Verschiedenheit, wie sie jetzt für die Tagelöhner derselben Art besteht, gründlich beseitigt werden. Es ist schon darüber geklagt worden, daß man die Arbeiterausschüsse hierüber nicht gehört hat. Die Arbeiter fürchten, daß wenn sie nicht gehört werden, der neue Lohnsatz auch wieder ganz einseitig sein und ihnen nicht das gewünschte Entgegenkommen bringen wird. Für berechtigt halte ich auch, daß die Bezüge der Arbeiter erhöht werden. Ich lasse dahingestellt, ob eine sofortige 10proz. Aufbesserung aller Arbeiter möglich ist. Jedenfalls ist nicht unmöglich, daß wenigstens die älteren Arbeiter aufgebessert werden. Eine weitere Beschwerde ist, daß die Sonntage nicht bezahlt werden. Das würde natürlich bei der Etablierung in Ordnung kommen. Von Streckenarbeitern wird über Verzögerung der Lohnauszahlung geklagt. Eine solche Beschwerde liegt aus Gengenbach vor. Es ist mir wohl bekannt, daß entgegenstehende Bestimmungen bestehen. Ich ersuche die Verwaltung dringend, dafür zu sorgen, daß diese Bestimmungen nicht bloß auf dem Papier stehen. Eine weitere Beschwerde ist mir von Wiesloch zugegangen. Es ist von der Generaldirektion angeordnet, daß die als Bahnsteigschaffner verwendeten Arbeiter auf Staatskosten uniformiert werden. In Wiesloch verlangt die Verwaltung, daß sich die Arbeiter die Uniform selbst stellen. Es wird wohl nur dieses Hinweises bedürfen, um die Zuwiderhandlungen zu beseitigen. Die Arbeiter legen großen Wert darauf, daß auch die Arbeitsordnung für alle Betriebe einschließlich der Betriebswerkstätten erlassen wird. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb hier eine Ausnahme gemacht werden soll. Es wird geklagt, daß bei dem gegenwärtigen Zustand große Willkür herrscht. Auch für die Arbeiter, die keine etatmäßige Anstellung erwarten können, wäre eine feste Stellung wünschenswert in der Art, daß sie auf dauernde Verwendung rechnen können. Großer Wert muß auch auf die Altersversorgung gelegt werden. Die Arbeiter erkennen gern an, daß einem großen Teil durch die Gründung der Klasse B entgegengekommen ist. Es wäre zu wünschen, daß auch hierin noch mehr geschieht. Die Arbeiter sollen nicht auf ein Minimum angewiesen sein, das zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben ist. Ich bitte die Regierung, auch den Arbeiterwohnungen fürderhin ihr Augenmerk zu schenken. In Lauda sind die Arbeiter, wie hier berichtet wurde, in einer äbeln Lage. Man hat dort die ursprünglich für Arbeiter bestimmten Wohnungen für Beamte eingerichtet, so daß die Arbeiter in schlechten, teureren Quartieren weiter wohnen bleiben mußten.

Ich komme nun zu den Wünschen einzelner Angestellter um dauernde Anstellung. Da sind insbesondere die Bremser. Sie haben einen beschwerlichen und gefährlichen Beruf. Von den Unfällen werden viele Bremser getroffen. Sie wünschen auch die Wohlthat der etatmäßigen Anstellung. Es würde einen guten Eindruck machen, wenn man den Bremsern diese Möglichkeit gewährte. Auch die Schaffner haben sich an mich gewendet. Der Herr Berichterstatter hat bereits ihre Beschwerden dargelegt. Sie klagen über die zu geringe Zahl der etatmäßigen Stellen und die ungerechte Behandlung hinsichtlich des Jahrgeldes. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb der Schaffner weniger Jahrgeld bekommen soll als der Wagenwärter. Die Oberschaffner, Zugmeister 2. Klasse fühlen

sich dadurch beschwert, daß sie einen schwereren Dienst haben als die Zugmeister, aber geringere Bezüge haben. Der Unterschied, der ursprünglich etwas über 100 M. betrug, hat sich jetzt auf mehrere hundert Mark vermehrt, und sagen diese Bediensteten wohl mit Recht: „wir haben dieselbe Arbeit und größere Verantwortung. Wir müssen die Funktionen der Zugmeister, insbesondere am Sonntag übernehmen.“ Man sollte diese beiden Kategorien zu einer verschmelzen. Die Anforderungen an die Zugmeisterprüfung werden zeitweise verschieden bemessen, wie mir gesagt wurde. Die Oberschaffner klagen ferner darüber, daß sie nicht dieselben Uniformen haben wie die Zugmeister. Es wäre doch ohne Inanspruchnahme zu großer Budgetmittel zu erreichen, daß sie auch Sammtaufschläge bekommen. Die Eisenbahnassistenten wünschen auch Vermehrung der etatmäßigen Stellen. Alle diese Wünsche sind von der Kommission der Regierung zur Kenntnisnahme beantragt worden. Ich hätte gerne eine Reihe der Wünsche empfehlend überwiesen. (Abg. Fräulein: Hört! Hört!) Vielleicht könnte man einen Teil dieser berechtigten Ansprüche baldigst erfüllen.

Abg. Herzt: Die ernstlichen Bemühungen der Budgetkommission, die vorliegenden Petitionen der Eisenbahnbeamten und Arbeiter zu einer besseren Verbessehung zu führen, sind leider an den Erklärungen der Großen Regierung gescheitert, daß die Finanzlage nicht gestatte, Nachträge zum Budget zu bringen. Ich glaube, daß die Bezugnahme auf die allgemeine Finanzlage in diesem Falle nicht so berechtigt war, wie bei anderen Petitionen. War man darüber einig, daß 2 Millionen für die Eisenbahnschuldentilgungskasse geleistet werden, so konnte man nachdem inzwischen die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahn sich wesentlich gebessert hatten, den früheren Standpunkt bezüglich der Nachträge ändern. Wir haben gehört, daß eine erhebliche Besserung eingetreten ist, daß die Reineinnahmen im Jahr 1903 wesentlich höher waren als erwartet wurde, und da glaube ich, hätte die Große Regierung eine kleine Menderung ihres Standpunktes vornehmen und zulassen können, daß einige Nachträge dem Hohen Hause unterbreitet werden. Es ist vom Berichterstatter und anderen Herren, namentlich auch vom Abg. Müller und meinem Vorredner mit Recht darauf hingewiesen worden, daß die Eisenbahnbeamten sich tatsächlich in einer exceptionellen Lage befinden, und daß auf die besonderen Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals bei Aufstellung des Gehaltstariifs nicht die nötige Rücksicht genommen wurde. Sämtliche Beamte und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung arbeiten unter besonders schwierigen Verhältnissen, unter außergewöhnlicher Inanspruchnahme ihrer Zeit und Kraft, unter häufigen Gefahren für Leib und Leben, und beanspruchen deshalb mit Recht auch eine besondere Berücksichtigung bei Feststellung ihrer Bezüge. Diese Berücksichtigung hat aber bei Aufstellung des Gehaltstariifs sehr viel zu wünschen übrig gelassen. Die Gehälter und Löhne sind fast durchweg nicht dieser besonderen Inanspruchnahme angepaßt. Ich mache zum Beispiel darauf aufmerksam, wie außerordentlich bescheiden die Gehälter der höchsten Beamten in der Eisenbahnverwaltung gegenüber denjenigen bei anderen Eisenbahnverwaltungen sind, und wie viel größer die dienstlichen Anforderungen bei allen Eisenbahnbeamten, und dies gilt auch von den technischen, Fahr-, Betriebs- und Verwaltungsbeamten, sind, als die an die gleichbezahlten Beamten der übrigen Staatsverwaltung. Genau so ist es bei den Arbeitern der Eisenbahnverwaltung, auch sie arbeiten weit angestrengter, wie die Arbeiter anderer Staatsbetriebe, und fortwährend unter besonderen Gefahren für Gesundheit und Leben. Aus diesen Gründen habe ich es bedauern müssen, daß die Große Regierung sich nicht hat entschließen können, die zur Veseitigung anerkannter Unbilligkeiten erforderlichen Nachträge zum Budget zu bringen,

durch Stellenvermehrungen wenigstens vorläufig eine Besserung da zu ermöglichen, wo gründlich nur die hoffentlich bald kommende Revision des Gehaltstariifs helfen kann. Um nur ein Beispiel anzuführen, sind zur Anstellung von Bureaugehilfen und Kanzleigehilfen nur 20 Assistentenstellen vorgesehen, während die Zahl der Bewerber über 400 beträgt. Die grundsätzliche Ablehnung nachträglicher Vermehrung der etatmäßigen Stellen scheint mir nicht gerechtfertigt, und ich glaube, daß die Eisenbahnverwaltung hier Grund gehabt hätte, gegenüber dem Finanzminister etwas bestimmter aufzutreten unter Hinweis auf die besonderen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten und auf die wesentliche Besserung der Eisenbahnfinanzen. Es ist infolge dieser Stellung der Großen Regierung für die Budgetkommission die peinliche Lage eingetreten, daß diese vielen Petitionen mit dem Beschluß auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme erledigt werden mußten, ich sage peinlich, weil dies nun schon mehrmals der Fall war, und weil, wie auch außerhalb dieses Hohen Hauses bekannt, unsere Eisenbahneinnahmen wieder im Steigen sind, also eine Mehrausgabe gestattet hätten. Ich erkenne an, daß mit den im Budget enthaltenen Mitteln die Eisenbahnverwaltung stets all das getan hat und tut, was damit möglich ist; mein Vorwurf ist auch nicht an die Adresse der Generaldirektion gerichtet, sondern ich finde, daß in dieser Sache der Herr Finanzminister zu wenig auf die hier in Frage kommenden besonderen Verhältnisse Rücksicht genommen hat.

Da die Dinge nun einmal leider so liegen, so lohnt es sich eigentlich kaum, die einzelnen Wünsche der Petenten, soweit sie auf Gehaltsverbesserung gerichtet sind, näher zu berühren. Es ist ja leider eine Möglichkeit, die Sachlage zu ändern, ausgeschlossen, und wir müssen uns wieder auf zwei Jahre vertrösten. Ich würde sehr gern für einzelne Punkte der Petitionen Anträge auf empfehlende Ueberweisung gestellt haben, allein dies ist schon in der Budgetkommission erwogen worden, und es hat sich dort schon gezeigt, daß es diesen Anträgen zwar nicht an Unterstützung, aber an dem nötigen Erfolg fehlen, und daß sie nur eine Menderung in der Form bedeuten würden. Ich bin auch davon überzeugt, daß die Eisenbahnverwaltung die beste Absicht, den Wunsch und den Willen hat, ihre Beamten und ihre Arbeiter zu all dem kommen zu lassen, was sie billiger Weise verlangen können, und deshalb glaube ich, daß die Verhandlungen über diese Petitionen in der Budgetkommission und in diesem Hohen Hause die Folge haben werden, daß die Große Regierung in Bezug auf die Verbesserung der Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnbeamten und Arbeiter mit etwas größerer Energie vorgehen wird, auch ohne daß eine Menderung der von der Budgetkommission gestellten Anträge Platz greift. Was nun die Wünsche und Beschwerden der Eisenbahnarbeiter betrifft, so kann ich mich den Ausführungen meines Vorredners anschließen, und möchte nur in einem Punkte dieselben mildern, indem ich sage aus meiner Erfahrung, daß seitens der Bezirksverwaltung sowohl als der Zentralverwaltung auch gegenüber den Arbeitern geschieht, was nach den bewilligten Mitteln möglich ist. Man muß bedenken, daß die Generaldirektion an die bewilligten Budgetbeträge gebunden ist, die sie nicht überschreiten darf. Aber die Arbeiterschaft der Eisenbahnverwaltung hat wie die sonstigen gewerblichen Arbeiter weitergehende Wünsche, und es muß ihr gestattet sein, diese Wünsche zur Geltung zu bringen; man darf es ihr nicht nachtragen, daß sie sich nicht damit begnügt, ihre Wünsche den vorgesetzten Behörden vorzutragen, sondern sie auch diesem Hohen Hause vorlegt. Unter den Wünschen der Arbeiterschaft stelle ich denjenigen auf Erlassung einer Lohnordnung voran. Ich habe schon in der Generaldebatte gesagt, daß es zu bedauern ist, daß die bei der Generaldirektion in Vorbereitung begriffene Lohnordnung nicht vor diesen Verhandlungen schon bekannt geworden ist,

den ich glaube, daß die Befanntgabe der Bestimmungen dieser Lohnordnung schon in manchen Richtungen Befriedigung unter den Arbeitern herbeizuführen geeignet gewesen wäre. (Widerspruch des Abg. Eichhorn.) Stellen Sie denn die Lohnordnung? Natürlich wird die Befriedigung nicht überall gleich groß sein. Aber bei jenen Arbeitern, deren Wünsche vorhin mein Kollege Schmidt vertreten hat, glaube ich annehmen zu dürfen, daß sie die Lohnordnung gut aufnehmen werden. Ob dabei freilich durchweg eine Lohnerhöhung von 10 Prozent herauskommen kann, erscheint mir fraglich und auch nicht gut möglich, weil ja die Löhne der Arbeiter zurzeit nicht gleichmäßig im ganzen Lande geregelt sind. Die Vertreter der Eisenbahnverwaltung haben aber bereits auf dem letzten Landtag hervorgehoben, daß sie nicht dem Grundsatz huldigen, daß das Angebot sich nach der Nachfrage richtet. Es wurden denn auch in einer Zeit, wo die Löhne der Privatarbeiter heruntergesetzt waren, diejenigen der Eisenbahnarbeiter auf gleicher Höhe erhalten.

Es wurde sodann die Einteilung der Löhne in mehrere Klassen nach dem Rang der Stationen gewünscht. Ich glaube nicht, daß diese Einteilung für die Eisenbahnarbeiter ein besonderer Vorteil wäre, mir scheint die von der Regierung beabsichtigte Regelung mit Einteilung nach ortsüblichen Löhnen mehr im Interesse der Arbeiter zu liegen. Dringend zu wünschen wäre jedenfalls, daß die Lohnordnung sobald wie möglich erschiene, und daß ihr in Wälde auch diejenige für die Werkstättenarbeiter folgte. Es liegt, nebenbei bemerkt, wohl eine Verwechslung vor, wenn mein Kollege Schmidt meinte, es handle sich um eine Arbeitsordnung. Eine solche ist längst vorhanden. Ich hätte übrigens sehr gewünscht, daß die Lohnordnung für beide Klassen von Arbeitern gleichzeitig erschiene, und daß alle Arbeiter überhaupt unter eine und dieselbe Lohnordnung gestellt würden.

Eine besonders wichtige Frage für die Werkstättenarbeiter ist die der Abschaffung der Akkordarbeit. Es handelt sich hier um eine Streitfrage, die noch nicht entschieden ist. Auch jetzt wieder muß ich, wie auf dem letzten Landtag, sagen, daß noch nicht bewiesen werden konnte, daß die Abschaffung der Akkordarbeit für die Werkstättenarbeiter wirklich ein Vorteil wäre. Ich hätte nichts dagegen einzuwenden, wenn der von dem Kollegen Frühauß in der Budgetkommission vorgeschlagene Versuch, einmal in einer Betriebswerkstätte die Akkordarbeit durch Taglohnarbeit zu ersetzen, gemacht würde, um festzustellen, was für die Arbeiter am vorteilhaftesten ist und auch von der Eisenbahnverwaltung angenommen werden kann. Ich glaube übrigens, daß die Unzufriedenheit über die Akkordarbeiten weniger dieser selbst gilt, als der Art der Berechnung des Akkordlohnes, die nicht immer in einwandfreier Weise zu geschehen scheint. Zwar kann bis zu 40 Proz. Zuschlag erreicht werden, aber nicht mehr, auch wenn der Stücklohn mehr ergibt. Das ist nichts weiter als eine verschleierte Taglohnarbeit; es sollte der einmal festgesetzte Stücklohn auch ganz ausbezahlt werden.

Ein anderer berechtigter Wunsch der Arbeiter ist, daß ihre Ansichten und Wünsche in den Arbeiterausschüssen mehr zur Geltung gelangen möchten. Die bis jetzt bestehenden Arbeiterausschüsse entsprechen nicht dem Zweck, welchen man bei Schaffung derselben im Auge gehabt hat. Sie treten einmal im Jahre zusammen; das ist viel zu wenig. Nicht richtig ist ferner, daß die Leitung der Ar-

beiterausschüsse in die Hände des Vorstandes des einen Verwaltungszweiges gelegt ist. Man sollte den Arbeiterausschüssen einen erweiterten Wirkungsbereich geben und alle Bezirksbeamte darin obligatorisch vereinigen. Dadurch könnte das Interesse an den Verhandlungen gehoben, ihre Wirksamkeit belebt werden.

Die weiteren wichtigen Wünsche der Arbeiter bezüglich der Etablierung der Arbeiter und der Umwandlung der Tage- in Monatslöhne sind von dem Kollegen Schmidt in einer Weise vorgetragen worden, die ich nur unterstützen kann. Höchstens kann man bezüglich der Etablierung im Zweifel sein, ob diese wirklich von so großer Bedeutung ist. Das wichtigste wäre jedenfalls, daß die Eisenbahnarbeiter jeder Kategorie sich auf eine bestimmte Bezahlung im Jahre verlassen könnten, also daß sie in einem sicheren Arbeitsverhältnisse und gesicherten Einkommen sich befinden. Diese Sicherheit sollte sich insbesondere auch auf die Zeit des vorgerückten Alters und der geminderten Erwerbsfähigkeit erstrecken. Hier sollte man die Arbeiter gleich den Beamten behandeln. Die Bezahlung der Arbeiter mit Monats- statt Taglohn würde meines Erachtens für den Staat keine wesentliche Mehrausgabe bedeuten, wenn sie den eigentlichen ständigen Arbeitern, d. h. denen, die wirklich ständig beschäftigt sind und beschäftigt werden müssen, bewilligt wird. Es scheint mir auch nicht zutreffend, daß die Arbeiter, die jetzt schon auch an den Sonn- und Feiertagen bezahlt werden, dann auch aufgebessert werden müßten, wenn den anderen Arbeitern der Vorteil, den jene schon bisher hatten, nun auch gewährt würde.

Sehr unterstützen möchte ich sodann die Bitte um eine Verbesserung der Wohnungsverhältnisse. Die Erstellung von Arbeiterwohnungen ist eine sehr wichtige Sache für die Eisenbahnverwaltung und nicht nur in ihrem eigenen finanziellen Interesse gelegen, insofern sie sich dadurch einen guten Stamm von Arbeitern erhält, sondern auch ein gutes Beispiel sozialpolitischer Fürsorge zur Nachahmung durch die Gemeinden und Private. Ich hoffe, daß die diesbezüglichen Anforderungen des Budgets im Laufe feiner Widerspruch erfahren werden.

Des weiteren wäre es wünschenswert, daß in den größeren Bahnhöfen mehr Kantinen, die von Arbeitern selbst betrieben werden, eingerichtet würden. Freilich dürfen dabei Bestimmungen, wie sie hier als in Mannheim bestehend mitgeteilt wurden, nicht erlassen werden. Die Arbeiter dürfen nicht zur Benützung der Kantine gezwungen werden. Es liegt aber in der Hand der Verwaltung, die Arbeiter zum Besuch der Kantinen zu veranlassen, nämlich durch gute Einrichtung der Kantinen und Verabreichung guter und billiger Speisen und Getränke.

Sehr zu wünschen ist auch die Vermehrung der Badegelegenheit für das gesamte Bahnpersonal. Dies ist von großer Bedeutung für die Erhaltung der Gesundheit und Arbeitsfrische des Personals.

Ich kann am Schluß nur zum Anfang meiner Ausführungen zurückkehren und wiederholen, daß es keine angenehme Aufgabe ist, sich gegenüber so viel berechtigten Wünschen auf die Anträge der Kommission beschränken zu müssen. Hoffentlich wird die nächste Verhandlung über diese Wünsche erfreulicher ausfallen.

Die Beratung wird hier abgebrochen.

Schluß der Sitzung 8 Uhr abends.