

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

96 (9.4.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 66. Zweite Kammer. 58. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeverammlung.

N. 66.

Karlsruhe, den 9. April

1910.

Zweite Kammer.

58. öffentliche Sitzung

am Freitag den 8. April 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung u. Schluß der Beratung (Spezialberatung) über das Budget Gr. Ministeriums des Innern für 1910 und 1911, Ausgabe Titel XVII, XVIII und XIX und Einnahme Titel VIII und IX (Wasser- und Straßenbau; Bergwesen; Geologische Landesaufnahme). — Druckfachen Nr. 12e und 3u Nr. 12e —, Berichterstatter: Abg. Blümmler;

2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Anforderung unter § 70 des Eisenbahnbudgets für 1910 und 1911 mit 9437 000 M. für Güterwagen, Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

3. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen:

a) der Gemeinden Rinkenheim, Hochstetten, Riedolsheim und Rühlheim um Erbauung einer Eisenbahn von Rinkenheim nach Rühlheim, Berichterstatter: Abg. Neuwirth;

b) der Gemeinde Erfingen um Anhalten der Züge 1213 und 1224 auf Station Erfingen, Berichterstatter: Abg. Weber;

c) der Gemeinde Tiengen um Errichtung einer Bahnsteig-halle daselbst, Berichterstatter: Abg. Red.

(Ziffer 3 gelangte nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Zunächst Minister des Innern Wirkl. Geheimerat Frhr. von und zu Bodman, Wasser- und Straßenbaudirektor Geheimerat Dr. Kröms, Geh. Oberregierungsrat Föhrenbach, Ministerialrat Arnold; später Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimerat Frhr. von Marschall, Ministerialdirektor Geheimerat Schulz, Ministerialrat Wolpert, Regierungsrat Reckanus.

Präsident Rohrhurst eröffnet nach 9¼ Uhr die Sitzung.

Zunächst werden folgende Eingänge angezeigt:

I. Petitionen:

1. der Gemeinden des Wiesentals, die Erwerbung der Privatbahn Zell-Todtnau durch den Staat und die Weiterführung derselben nach Titisee betr.;

2. des früheren Bureauehilfen Ferdinand Scherer in Lahr um Wiederaufnahme in den Eisenbahndienst.

Die erste Petition wird an die Budgetkommission, die zweite an die Petitionskommission verwiesen.

II. Schreiben des Großh. Ministeriums der Finanzen mit dem Gesekentwurf, die Änderung des Gesetzes vom 12. Juni 1902 über das Wohnungsgeld betr., nebst Allerhöchsten Kommissorium.

Zur Tagesordnung erhalten bei Aufruf der einzelnen Positionen das Wort

Zu Titel XVII. Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, A. Ordentlicher Etat, I. Zentralverwaltung, § 1. Gehalte:

Abg. Kuhn (Soz.): Ich habe hier einen Wunsch der Gemeinde Keilingen, die zum Wahlkreis Schwegingen gehört, vorzutragen. Es betrifft die Erweiterung der dortigen Brücke über die Kraich- und Kahlbach. Die Brücke ist schon sehr alt und entspricht nicht mehr dem starken Verkehr, der über diese Brücke geht. Die Landwirte klagen vornehmlich, daß es ihnen bei der Ernte kaum möglich ist, über sie zu kommen, da nur ein Fuhrwerk die Brücke passieren kann. Der Verkehr ist dort wie gesagt sehr stark und diese Brücke könnte mit geringen Kosten verbreitert werden. Namentlich wünscht die dortige Bevölkerung, daß die Brücke genau dieselbe Breite wie die Straße erhalte. Dadurch würde auch das Straßenbild ein schöneres und der Verkehr könnte besser von statten gehen. Es ist wirklich ein Wunder — ich habe die Sache selbst schon beobachtet —, daß dort bei dem sehr starken Verkehr, der auf dieser Brücke herrscht, bis heute noch kein Unglück passiert ist.

Ich möchte deshalb die Grohh. Regierung ersuchen, wenn irgend möglich dafür zu sorgen, daß diese Brücke bald verbreitert wird.

Da ich gerade beim Wort bin, möchte ich auch noch auf eine Frage aufmerksam machen, die die Regierung auch behandeln möge; das ist die Frage der Schnakenbekämpfung. Gerade in dem Schwefinger Bezirk herrscht infolge der verschiedenen Altwässer eine kolossale Schnakenplage. Die Landwirte können sich gegen diese Plage auf dem Felde kaum noch helfen. Es gibt verschiedene Mittel, um dagegen Abhilfe zu schaffen. Namentlich ist ein solches Mittel die Anpflanzung der sogenannten Arzollapflanze, die man an verschiedenen Orten versucht hat, was zu guten Resultaten führte. Ich glaube, wenn man überall in den jumpfigen Gewässern diese Pflanze anpflanzen würde, könnte man damit die Schnakenplage sehr leicht beseitigen bezw. bekämpfen. Es ist wirklich eine Dual, wie gerade die Leute in diesem Kreis unter dieser Plage zu leiden haben. Ich glaube kaum, daß es in unserem Lande eine Gegend gibt, wo diese Plage derartig ausgebreitet wäre wie gerade im Kreis Schwefingen. Ich möchte deshalb die Grohh. Regierung ersuchen, diese Frage im Auge zu behalten und in Gemeinschaft mit den dortigen Gemeinden Abhilfe zu schaffen.

Zu III Straßenbau, § 22 Gehalte:

Abg. G r l a c h e r (Zentr.): Der Herr Kollege K o g e r hat Ihnen bereits in der gestrigen Sitzung mitgeteilt, daß der Landesverband badischer Gewerbevereine sich mit einem Schreiben an mich gewandt habe, in dem darüber geklagt wird, daß bei der Erstellung eines Fußweges oder bei der Restaurierung der Fahrstraße von der Stadt Sulzburg nach Bad Sulzburg seitens der Grohh. Regierung oder deren Organen so wenig Entgegenkommen gezeigt werde. In diesem Schreiben wird gesagt, daß schon seit Dezember 1907 Unterhandlungen mit der Wasser- und Straßenbauinspektion des dortigen Bezirks gepflogen werden, daß sie aber bis heute zu keinem Resultat geführt haben. Wie Sie wissen, hat der Landesverband badischer Gewerbevereine das Bad Sulzburg angekauft und als Erholungsheim für Handwerksmeister eingerichtet. Nun soll bei diesem Unternehmen auch der Winterbetrieb gefördert werden, und zwar deshalb, weil im Winter die Handwerksmeister abkömmlicher sind als im Sommer. Es ist aber in diesem Schreiben dargelegt, daß schon im Sommer die Verhältnisse derart ungünstig seien, daß es, namentlich bei schlechtem Wetter, fast unmöglich sei, zu Fuß nach Bad Sulzburg zu gelangen. Es ist nun interessant, zu vernehmen, wie lange sich die Sache hinausgezogen hat. Schon im Dezember 1907 haben der Gemeinderat und der Bürgerausschuß von Sulzburg erklärt, daß sie bereit wären, der Sache näher zu treten, eventuell auch die Mittel hierzu zu bewilligen, und im Februar 1908 haben Gemeinderat und Bürgerausschuß die Mittel für diesen Fußweg genehmigt. Von Sachverständigen wurde festgestellt, das es zweckmäßiger sei, einen neuen Fußweg zu erstellen, als die Straße zu restaurieren. Demgemäß wurde im Frühjahr 1908 der Fußweg abgesteckt, es wurden Unterhandlungen mit den Angrenzern gepflogen, und der Herr Oberamtmann von Müllheim hat sich in anerkannter Weise der Sache angenommen. Aber auch seinen Bemühungen ist es nicht gelungen, die Sache so weit zu fördern, daß mit

der Arbeit hätte begonnen werden können. Später hat sich der Landesverband badischer Gewerbevereine bereit erklärt, ein Drittel der Kosten zu bezahlen. Es erscheint nun sonderbar, daß, trotzdem die Mittel vorhanden sind, indem ein Betrag von der Stadtgemeinde Sulzburg und der Restbetrag vom Landesverband badischer Gewerbevereine zur Verfügung gestellt worden ist, mit der Arbeit immer noch nicht begonnen werden kann. Die Sache ist heute genau so weit wie im Jahre 1907. Der Bürgermeister von Sulzburg beklagt sich und sagt, daß er bis jetzt nur einige Hundert Mark Sportel gehabt habe, sonst aber sei die Sache noch genau auf demselben Standpunkt wie vor 3 Jahren. Es wird Sie nicht wundern, wenn dieses Vorgehen der dortigen Wasser- und Straßenbauinspektion namentlich in Handwerkerkreisen Fremden hervorruft. Auf der einen Seite haben die Handwerksmeister bezw. der Landesverband badischer Gewerbevereine mit großen Kosten dieses Erholungsheim eingerichtet, das zum Segen der Handwerksmeister, namentlich der ärmeren Handwerksmeister dienen soll, auf der anderen Seite wird so wenig Entgegenkommen gezeigt. Man wundert sich in den Kreisen der Handwerker, wie man zu einer solchen Arbeit drei Jahre brauchen kann. Ein Handwerksmann würde eine ähnliche Arbeit in drei Tagen oder längstens in drei Wochen erledigen können. Wenn Sie den Versuch machen würden, einem Tiefbautechniker die Arbeit zu übertragen, wenn Sie ihm sagen, machen Sie uns Kostenanschläge, machen Sie uns ein Projekt über die Anlage dieses Fußweges, so bin ich überzeugt, daß in drei Wochen die Sache erledigt wäre, während sie sich so drei volle Jahre lang hinauszieht.

Dann habe ich noch einen weiteren Punkt zur Sprache zu bringen. Von verschiedenen Seiten wurde über die Schikanen geklagt, die seitens der Automobilmfahrer dem Publikum auf der Landstraße bereitet werden. Ich bin selbst auch davon überzeugt, daß von vielen Automobilisten in dieser Hinsicht großer Unmut getrieben wird. Wohl ist von anderen Rednern betont worden, daß wir der Sache nicht aus dem Wege gehen können, daß die Automobile einmal da sind und nicht aus der Welt geschafft werden können, sondern im Gegenteil sich immer weiter verbreiten werden, aber man müßte hier auf irgend einem Wege wenigstens gegen die Staubplage Abhilfe schaffen. Es sind ja schon Vorschläge gemacht worden über Anbringung von Einrichtungen, die durch Wasserpritzen die Staubplage zu verhüten suchen. Es gibt aber noch andere Einrichtungen, durch die der Staub z. B. verbrannt werden soll usw. Jedoch das alles ist bis jetzt noch Zukunftsmusik. Auf eine Art aber könnte man auf verschiedenen Straßen, wo das leicht möglich ist, abhelfen, nämlich dadurch, daß man die Straßen etwas verbreitern würde. Es betrifft verschiedene Straßen in meinem Bezirk, besonders aber die Straße von Billingen nach Konstanz über Donaueschingen usw. Die Straße ist von Billingen bis Donaueschingen ziemlich breit, so daß man auf ihr ausweichen kann. Von Donaueschingen gegen Pfohren und Geisingen aber verengt sie sich, das Bankett ist dort anscheinend künstlich breiter gemacht, um die Straßenkosten zu sparen. Die Straße wird dort so schmal, daß die Fuhrwerke nicht mehr imstande sind, aneinander vorbeizufahren, so daß eines auf das Bankett ausweichen muß, und nach dem Sprichworte „Der Geheitere gibt nach“ ist es in der Regel der Bauer, der auf das Bankett fährt, und die Automobile, unter an-

derem hauptsächlich die großen Automobile des Fürsten von Fürstenberg, fahren in rasendem Tempo an dem Fuhrwerk vorbei. Es ist wiederholt nahe daran gewesen, daß ein großes Unglück vorgekommen wäre. Ich möchte die Großh. Regierung bitten, einmal danach zu sehen und, wenn es tunlich ist, bald Abhilfe zu schaffen und zwar dadurch, daß die betreffenden Straßen verbreitert werden.

Geh. Oberregierungsrat **Föhrenbach**: Ich möchte nur auf die Bemerkungen, die bezüglich des Fußweges bei Sulzburg gemacht worden sind, einiges erwidern. Es sind allerdings schon seit längerer Zeit Verhandlungen im Gange, allein es liegt weder an der Wasser- und Straßenbaubehörde, daß diese Verhandlungen noch nicht weiter gediehen sind, noch ist der Verwaltungsbehörde ein Vorwurf zu machen. Die Schwierigkeit, die diesem Unternehmen entgegensteht, besteht insbesondere darin, daß die beteiligten Gemeinden sich nicht zu entsprechenden Beiträgen verstehen können. Der betreffende Fahrweg dient nämlich hauptsächlich der Holzabfuhr, und da besteht ein alter Vertrag, wonach die Gemeinden anteilsweise zu der Unterhaltung dieses Weges beizutragen haben. Das Forstamt Sulzburg ist nun der Ansicht, daß durch die Anlegung eines Fußweges die Interessen der Gemeinden, die bezüglich der Holzabfuhr in Betracht kommen, nicht genügend berücksichtigt würden, und es ist das Forstamt Sulzburg, das diesem Projekte einige Schwierigkeiten bereitet. Es ist also lediglich der Umstand, daß die Gemeinden sich über einen Beitrag nicht zu verständigen vermögen, der der Ausführung entgegensteht.

Von Seiten der Großh. Regierung ist ein bestimmter Zuschuß zu diesem Unternehmen allerdings noch nicht in Aussicht gestellt worden. Die Entscheidung darüber steht noch aus. Es ist aber von Anfang an dem ganzen Unternehmen mit Wohlwollen begegnet worden, und die Verhandlungen werden zur Zeit noch von dem Großh. Bezirksamte Müllheim fortgesetzt. Es ist zu hoffen, daß, wenn die Schwierigkeiten, die von Seiten des Forstamtes gemacht werden, behoben werden können, dem Projekte in der einen oder in der anderen Form wird zur Ausführung verholfen werden können.

Sollte der Fußweg nicht erstellt werden können, so ist in zweiter Linie eine Verbesserung der Fahrbahn in Aussicht genommen, und bezüglich dieser Frage wird vielleicht die Entscheidung leichter zu treffen sein, da dann ein besonderer Beitrag für die Erstellung des Fußweges nicht erforderlich sein wird. Die Verhandlungen sind also, wie gesagt, noch im Gange und werden auch von Seiten des Ministeriums gefördert; erst vor kurzem ist wieder ein Bericht über den Stand der Sache vom Bezirksamt Müllheim eingefordert worden.

Zu § 29, Betrieb von Steinbrüchen:

Abg. **Pfeiffle** (Soz.): Ich finde hier bei § 29 II, Betrieb des Porphyrwerks Dossenheim, in Ausgabe 885 000 M. eingestellt. Wenn Sie Seite 194 des Budgets aufschlagen, da finden Sie denselben Betrag in die Einnahmen eingestellt. Es fällt auf, daß hier die Rechnung aufgeht, daß das Porphyrwerk in Dossenheim keine Überschüsse abwirft, während die Nachbarwerke ganz erhebliche Überschüsse ergeben. Ich habe nun keinen Einblick in das Geschäftsverfahren, um hier ein Urteil abgeben zu können, auf welche Art und

Weise ein solch negatives Resultat zustande kommt, ich habe aber die Vermutung, daß entweder die Betriebskosten hohe sind oder, was jedenfalls richtiger ist, daß das Schottermaterial, das dort gewonnen wird, zu einem bedeutend geringeren Preise berechnet wird, als derselbe bei den Nachbarwerken beträgt, wodurch der Ausgleich geschaffen wird. Ich bin überzeugt, daß, wenn das Schottermaterial in derselben Weise bewertet würde, wie dies bei den anderen Werken geschieht, auch hier zweifellos ein Überschuß herauszuwirtschaften wäre.

Was die dortigen Arbeitsverhältnisse anlangt — und das ist die Hauptsache, weswegen ich mich zum Wort gemeldet habe —, so lassen diese viel zu wünschen übrig. Die Arbeiter hatten sich gefreut, als dieses Werk in Staatsbetrieb überging, weil sie glaubten, daß ihre Arbeitsverhältnisse dadurch gebessert würden. Sie haben sich aber leider getäuscht. In einem Schriftstücke, das die Oberdirektion an einen Gewerkschaftsbeamten gerichtet hat, wird nun allerdings die Behauptung aufgestellt, daß die Lohnverhältnisse bedeutend bessere seien als wie in den Nachbarbetrieben. Das trifft jedoch nicht zu. Bei einzelnen Arbeitern ist wohl eine unmerkliche Besserung eingetreten, aber auch nur bei einzelnen Arbeitern, im großen und ganzen ist in den letzten Jahren eine Lohnerhöhung nicht eingetreten, im Gegenteil, bei den Affordarbeitern ist sogar eine Verschlechterung eingetreten. An dieser Verschlechterung ist nun allerdings die staatliche Verwaltung weniger schuld als die Gemeinde Dossenheim, die ja noch Eigentümerin des Bruches ist. Die Gemeinde hat nämlich, bevor sie das Porphyrwerk an den Staat verpachtet hat, eine Herabsetzung der Affordlöhne vorgenommen, jedenfalls zu dem Zwecke, um der Staatsverwaltung gegenüber dieses Werk etwas rentabler darzustellen. Die Affordarbeiter, soweit sie an der Abfuhr beschäftigt sind, hatten früher pro Wagen 50 Pf. erhalten, nachher ist dieser Betrag auf 45 Pf. herabgesetzt worden. Dieser Satz ist auch jetzt noch maßgebend. Als die allgemeine Lohnaufbesserung eingetreten ist und als wir uns vor zwei Jahren mit dem Gehaltstarif beschäftigten, der einer Reihe von Beamten ganz erhebliche Verbesserungen brachte, haben diese Arbeiter mit Sicherheit darauf gerechnet, daß auch sie in die Aufbesserung der Gehälter und Löhne einbezogen werden. Sie haben sich getäuscht, sie sind leer ausgegangen. Die Arbeiter sind der Ansicht, daß, wenn infolge der teuren Lebensverhältnisse die Löhne bei allen anderen Betrieben erhöht werden müssen, dies auch für die Arbeiter im Porphyrwerk Dossenheim zutreffen. Diese Arbeiter waren viel zu bescheiden, als daß sie mit Forderungen an die Verwaltung herantreten wären, sie haben es als etwas Selbstverständliches angesehen, daß auch ihnen eine Verbesserung zuteil werde. Aber gerade diese Bescheidenheit sollte den Arbeitern im Porphyrwerk Dossenheim zum Nachteil werden, sie sind bis jetzt nicht mit einer Aufbesserung bedacht worden.

Die Oberdirektion behauptet, daß die Zeitlöhne um 5 Proz. aufgebessert worden sind. Ich habe schon vorher bemerkt, daß das nur bei einzelnen Arbeitern zutrifft. Weiter weist die Oberdirektion darauf hin, es bestehe wohl ein Minimallohn von 40 Pf. pro Stunde für die Affordarbeiter, aber diese Affordsätze würden in der Regel mit 25 bis 35 Proz. überschritten. Das sind aber nur ganz wenige Arbeiter, bei denen dies zutrifft, und zwar handelt es sich hier nur um diejenigen, die an den gefährlichsten Stellen beschäftigt sind. Von im ganzen 250 Arbeitern sollen es ungefähr 40 sein, die

bis zu 60 Pf. verdienen. Trotz der angeführten „Aufbesserung“ sind die Zeitlöhne geradezu minimal, es werden Zeitlöhne von 26 bis 42 Pf. bezahlt. Das sind Löhne, die weder in den übrigen Staatsbetrieben, am allerwenigsten aber in den Privatbetrieben üblich sind. Ein anderer Betrieb würde für einen solch geringen Lohn kaum Arbeiter bekommen. Es kommt noch hinzu, daß im letzten Jahre und zwar im August vorigen Jahres die Arbeitszeit gegen früher reduziert wurde, man hat dort jetzt den Achtstundentag eingeführt. Darüber würden sich ja nun die Arbeiter nicht beklagen, eine Arbeitszeit von 8 Stunden entspricht der Schwere der Beschäftigung, wenn damit nicht auch zu gleicher Zeit ein erheblicher Lohnausfall verbunden gewesen wäre. Ich weiß nicht, ob sich die Staatsverwaltung hiermit auch prinzipiell mit dem Achtstundentag einverstanden erklärt hat, oder ob diese Maßregel nur auf Mangel an Beschäftigung zurückzuführen ist.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich übrigens an den Regierungsrath die Anfrage stellen, ob der Porphyr, der in Dossenheim gewonnen wird, nur für die Straßenbauverwaltung verwendet wird oder ob derselbe auch anderweitig zum Verkauf angeboten wird, ganz besonders ob der Bruch auch Lieferant für die Eisenbahnverwaltung ist, da ja die Eisenbahnverwaltung bekanntlich sehr viel Schotter braucht? Wenn das Letztere nicht der Fall wäre, könnte man vielleicht dadurch, daß man auch an die Eisenbahn Porphyrschotter liefert, den Betrieb etwas rentabler gestalten und die Arbeiter voll beschäftigen.

Das Schlimme an dieser reduzierten Arbeitszeit ist für die Arbeiter natürlicherweise der Lohnausfall. Ich habe eben erwähnt, daß der Zeitlohn auf 26 bis 42 Pfg. festgesetzt ist. Bei achtstündiger Arbeitszeit verdient also ein Arbeiter, der den Höchstfuß erhält, etwa 3.20 M. Ein Tagelohn von 3.20 M. reicht aber für einen Arbeiter nicht aus, um sein Leben zu fristen; das reicht kaum für einen ledigen, geschweige denn für einen verheirateten, besonders wenn er noch das Unglück hat, eine zahlreiche Familie ernähren zu müssen. Es gibt eine große Anzahl von Staatsbeamten, denen 3.20 M. noch nicht zum Frühstück reicht, und diesen Arbeitern müßte man zu, damit eine Familie ernähren zu können! Diese Entlohnung entspricht also weder den Lebensverhältnissen noch aber auch der Arbeitsleistung, die in diesem Berufe erforderlich ist. Ich meine darum, daß die Oberdirektion streng darauf sehen sollte, daß die Löhne erhöht werden.

Nun hat, wie mir mitgeteilt wurde, die Oberdirektion den Vorschlag gemacht, die Arbeitszeit von 8 auf 9 1/2 Stunden ohne Pause zu erhöhen, was nebenbei bemerkt mit den bundesrätlichen Bestimmungen in Widerspruch stehen dürfte, denn nach den bundesrätlichen Bestimmungen darf in Steinbrüchen usw. überhaupt nur 9 Stunden gearbeitet werden; weiterhin soll aber noch der Vorschlag gemacht worden sein, die Arbeiter sollten sich, wenn die Arbeitszeit auf 9 1/2 Stunden erhöht werde, zu gleicher Zeit damit einverstanden erklären, daß 30 Arbeiter entlassen werden; dadurch sollte ein Ausgleich geschaffen werden. Die Arbeiter haben aber Solidarität genug besessen und haben das abgelehnt. Sie wollten lieber ein Opfer bringen, sie wollen lieber bei den seitherigen geringen Löhnen verbleiben, als daß sie zugeben wollen, daß eine Reihe von ihren Mitarbeitern infolge der ihnen zugegedachten Lohnerhöhung ihre Beschäftigung verlieren.

Die Lohnabstufungen in diesem Werk scheinen überhaupt etwas willkürlich bemessen zu werden. Es steht

ja freilich in dem vorhin von mir erwähnten Schreiben, daß eine Willkür in der Bemessung der Löhne nicht stattfinden, daß diese niemals in das Ermessen der unteren Beamten gelegt werde, sondern daß der Lohn bemessen werde nach genauer Prüfung der Oberdirektion. Das kann ich nicht als richtig zugeben. Nach meinem Dafürhalten kann die Oberdirektion die Lohnhöhe im allgemeinen wohl prüfen, ob aber die Löhne wirklich auch der Arbeitsleistung und der Qualifikation des einzelnen Arbeiters entsprechen, das kann die Oberdirektion nicht prüfen. Die Oberdirektion ist nur imstande, die Lohnlisten und die Lohnanforderungen, welche ihr von der Verwaltung vorgelegt werden, zu prüfen. Denn nur die Verwaltung kann die einzelnen Arbeiterkategorien hinsichtlich ihres Lohnes einteilen; nur sie kann beurteilen, welche Arbeiter höhere, welche niedrigere Löhne verdienen. Hier aber bestehen tatsächlich Ungleichheiten. Es ist mir gesagt worden, daß Leute ohne Rücksicht auf ihre Beschäftigung, ohne Rücksicht auf ihre Dienstzeit und ohne Rücksicht auf ihre Qualifikation abgelohnt würden; es komme vor, daß ein Arbeiter, trotzdem er weniger qualifiziert oder vielleicht kürzere Zeit im Dienst sei und deshalb weniger verdienen sollte, doch einen höheren Lohn als ein anderer Arbeiter erhalte, der länger im Dienst und qualifizierter sei.

Auch die Lohnklassen sind etwas willkürlich eingeteilt. Es bestehen vier Lohnklassen, aber kein Arbeiter weiß, in welche Lohnklasse er eingeteilt ist. Er erfährt das am Ende des Monats. Es besteht in diesem Werk merkwürdigerweise die monatliche Ablohnung, so daß bei den Affordarbeitern in der Hauptsache erst nach Umfluß des Monats vollständig abgerechnet wird. Erst dann wird dem Arbeiter gesagt, in welche Lohnklasse er kommt. Das geschieht zu dem Zweck, damit er weiß, in welche Klasse der bestehenden Krankenkasse er eingeteilt ist. Hat er einen der vierten Lohnklasse entsprechenden Lohn verdient, so kommt er in die höchste Klasse der Krankenkasse. Nun ist es aber schon öfters vorgekommen, daß ein Arbeiter, der 10, 11 Monate oder noch länger — ich greife hier einen willkürlichen Zeitraum heraus — in der vierten Lohnklasse und dementsprechend natürlich auch in der höchsten Krankenkassenklasse war, dann, weil er im Betrieb verletzt wird oder (das kommt ja auch im Steinbruch vor) infolge schlechterer Verhältnisse in einem Monat oder in einer Woche weniger verdient, so daß es ihm nicht reicht, in die vierte Lohnklasse zu kommen, in die dritte Lohnklasse kommt. Wenn er dann in der Woche darauf krank wird, dann bekommt er nicht etwa die Krankenunterstützung der höchsten Lohnklasse sondern der zweithöchsten Klasse, weil er in dem letzten Monat auf Grund der Lohnliste in diese Klasse einrangiert wurde. So kann es also vorkommen, daß jemand 11 Monate lang Mitglied der höchsten Krankenkassenklasse war und auch die Beiträge dafür bezahlt hat; kommt dann aber auf einmal ein schlechterer Monat, so bezieht er nachher das Krankengeld der zweiten Klasse der Krankenkasse. Ich meine, auch nach der Richtung sollte man ein festes Prinzip aufstellen und sagen: Diese Kategorie kommt in die erste Lohnklasse und ist damit natürlich auch Mitglied der höchsten Klasse der Krankenkasse.

Namentlich beklagen sich in dieser Hinsicht die Affordarbeiter, welche in die Kategorie der Schotternachschläger eingeteilt sind. Unter diesen sind auch solche, die früher im Bruch beschäftigt waren; wenn sie es vielleicht mit dem einen oder anderen Aufseher verborben haben, dann werden sie zur Strafe (man sagt ihnen aber natürlich nicht, daß es zur Strafe geschieht) in die Kategorie der

Nachschläger verlegt, die damit beschäftigt werden, die Steine, die nicht durch den Rechen durchlaufen, nachher mit dem Hammer zu zerleinern. Für diese Arbeiter besteht nun auch ein Affordatz, aber für sie trifft es nicht zu, daß sie 35 bis 40 Prozent über den Affordatz hinaus verdienen, sondern diese Kategorie ist froh, wenn sie bei schwerster Arbeit überhaupt die 40 Pfennig garantierten Stundenlohn bekommen.

Beschwerden liegen auch vor über die Handhabung der Krankenkasse. Ein Teil der Beschwerden, welche sich auf die Krankenkasse beziehen, habe ich schon behandelt. Eine weitere Beschwerde geht dahin, daß der Verwalter auf die Beschwerden und Ansichten der Mitglieder zu wenig Rücksicht nimmt. Man hat nun allerdings, wie es ja gesetzlich vorgeschrieben ist, einen Vorstand der Krankenkasse, der von den Mitgliedern gewählt wird, aber dieser Vorstand ist immer etwas beeinflusst und steht gewissermaßen unter der Hypnose des Verwalters. Der Verwalter setzt auch die Tagesordnung der Sitzungen fest, und diese Tagesordnung ist in der Regel so aufgestellt, daß den einzelnen Mitgliedern der Krankenkasse die Möglichkeit genommen ist, ihre Beschwerden vorzutragen. Denn wie sie eine Beschwerde vortragen, wird ihnen entgegnet, das steht nicht auf der Tagesordnung und wird deshalb nicht zur Erörterung zugelassen. Der Verwalter ist Vorsitzender und leitet die Versammlungen. Ihm ist dadurch die Möglichkeit gegeben, Beschwerden unmöglich zu machen. Ich möchte deshalb die Oberdirektion bitten, daß sie die Anregung gibt, daß, wenn die Tagesordnung aufgestellt wird, wie es sonst im allgemeinen bei solchen Versammlungen üblich ist, noch als weiterer Punkt auf die Tagesordnung gesetzt wird „Verschiedenes“. So ist es bei Krankenkassenversammlungen üblich. Bei dem Punkt „Verschiedenes“ wäre dann den einzelnen Mitgliedern Gelegenheit geboten, ihre Wünsche und Beschwerden vorzutragen, und das kann nur im Interesse der Krankenkasse selbst liegen.

Die Arbeiter haben nun neuerdings wieder einen neuen Lohn tarif eingereicht. Der Tarif hat früher schon einmal eine große Rolle gespielt. Man hat in diesem von mir schon mehrfach erwähnten Schreiben darauf verwiesen, daß die Arbeiter einen Tarifvertrag gar nicht wünschen. Wie mir erzählt wurde, trifft das nicht zu. Es ist wohl richtig, daß ein früherer Tarifvertrag merkwürdigerweise abgelehnt wurde. Die Arbeiter haben nunmehr neuerdings — ich weiß nicht, ob die Oberdirektion schon davon Kenntnis hat — einen neuen Lohn tarif eingereicht, von dem man durchaus nicht sagen kann, daß er überspannt ist oder daß er Forderungen enthält, die nicht zu vertreten wären. Er enthält Löhne, die in der Privatindustrie gang und gäbe sind, und ich glaube, daß die Oberdirektion diesen Tarif ohne weiteres akzeptieren kann. Natürlich muß sie ihn auch prüfen, aber ich will wünschen, daß die Oberdirektion bei der Prüfung dieses Tarifs zu dem Ergebnis kommt, diese Forderungen der Arbeiter als berechtigt anzuerkennen, und daß sie ohne Abstriche diesen neuerlichen Forderungen der Arbeiterschaft Rechnung trägt.

Die Arbeiter wünschen übrigens auch, daß die Affordarbeit abgeschafft wird. Die Affordarbeit ist in Steinbrüchen eine außerordentlich schwere Beschäftigung, denn die Affordarbeit treibt jeden zu äußerster Anspannung an, weil sie ihm ja immerhin die Möglichkeit gibt, viel mehr zu verdienen als im Zeitlohn. In einem großen Teil der Geschäftszweige und Berufs-

zweige ist die Affordarbeit tatsächlich schon abgeschafft worden.

Auch wünschen die Arbeiter, daß von dem seitherigen Modus der Lohnzahlung abgegangen wird. Bis jetzt wird nur monatlich ausbezahlt. Die Arbeiter bekommen allerdings eine vierzehntägige Lohnabzahlung, und am Ende des Monats wird abgerechnet. Ich bin der Meinung: So gut die Verwaltung nach Ablauf von 14 Tagen eine größere Lohnabzahlung leisten kann, kann sie auch den verdienten Lohn vollständig auszahlen, umsomehr als ich vorhin schon darauf hingewiesen habe, daß die Löhne nicht derartig bemessen sind, daß die Leute sich den Luxus erlauben können, vier Wochen lang auf ihren Lohn zu warten. Die Arbeiter sind vielmehr auf ihren verdienten Lohn angewiesen, sie müssen davon leben, denn sie haben keine Ersparnisse auf der Kante, wovon sie vielleicht innerhalb dieser Zeit zusehen könnten. Ich bin also der Meinung: Was überall draußen in der Privatindustrie gang und gäbe ist, das könnte auch in diesem staatlichen Betrieb möglich sein.

Dann empfiehlt es sich ferner, daß auch diese Arbeiter einer besser gesicherten Zukunft entgegengeführt werden, ähnlich wie es bei der Eisenbahnverwaltung, bei der Eisenbahnbetriebswerkstätte, der Fall ist. Da sind die Arbeiter in einer Pensionskasse, weil man mit Recht darauf hingewiesen hat, daß, wenn die Leute mehrere Jahre, Jahrzehnte hindurch, im Staatsbetriebe beschäftigt sind, sie in der gleichen Weise wie die Staatsbeamten Anspruch darauf haben, für ihre spätere Zukunft gesichert zu sein. Diese Sicherung erstreckt sich nicht nur auf die Zeit ihres Alters, sondern auch auf ihre Hinterbliebenen. Die Steinbrucharbeit ist eine sehr schwere. Die Arbeiter sind sehr großen Lebensgefahren und auch sehr großen gesundheitlichen Gefahren ausgesetzt. Wenn eine Kategorie es verdient, für ihren Lebensabend eine bessere Sicherung zu erfahren, so ist es nach meinem Dafürhalten gerade die Kategorie der Arbeiter in den Steinbruchbetrieben, und nachdem sie einmal staatlich sind, soll der Staat sie nicht anders behandeln als die Arbeiter in den verschiedensten anderen Verwaltungs- und Dienstzweigen des Staates. Die Arbeiter werden der Großen Regierung dankbar sein, wenn sie eine solche Pensionskasse und Hinterbliebenenversorgung auch für die Steinbrucharbeiter im Porphyrtwerk in Dossenheim einführen wollte.

Dann war in dem erwähnten Schreiben noch von der Abfuhr und von den Fuhrlöhnen hierfür die Rede. Früher, als das Werk noch von der Gemeinde betrieben wurde, sind die Steine, soweit sie nicht mit der Bahn abgefahren wurden, durch Dossenheimer Fuhrleute abgefahren worden, und die Fuhrn wurden versteigert. Jetzt werden sie im Submissionswege vergeben. Die Fuhrleute, die Dossenheimer Bauern wünschen aber, daß der frühere Zustand wieder hergestellt wird. Ich für meine Person kann natürlicherweise nicht beurteilen, was für die Staatsverwaltung von größerem Vorteil ist, ob es im Interesse des Werkes liegt, daß die Abfuhr der Steine im Submissionswege oder im Wege der Versteigerung vergeben wird, wie das früher der Fall war. Da aber eine Anzahl von diesen Bauern persönlich bei mir war und mich gebeten hat, ich möchte mich hierwegen verwenden, trage ich den Wunsch an dieser Stelle vor und möchte die Oberdirektion bitten, noch einmal zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, daß die Fuhrn wieder wie früher versteigert werden.

Nun noch eine Maßnahme, die in allerneuester Zeit

getroffen worden ist, das ist die Entziehung des Bieres. Ich brauche nicht noch einmal zu wiederholen, daß die Arbeit in den Steinbrüchen eine äußerst harte ist. Namentlich in der Sommerhitze, wenn die Sonne niederbrennt und die Steine selbst erhitzt sind, sind die Arbeiter nicht nur der Sonnenglut sondern auch der Glut der Steine ausgesetzt. Daß dadurch Durst entsteht, versteht sich von selbst. Ich weiß nicht, wer die Anordnung getroffen hat, daß den Leuten der Biergenuß zu entziehen sei. Allerdings hat sich der Arbeiterausschuß, und darauf wird man sich berufen, mit der Maßnahme einverstanden erklärt. Ich weiß aber nicht, ob er es gern getan oder ob er mehr einem freundlichen Drucke nachgegeben hat. Das kann ich nicht sagen. Aber das eine kann ich sagen, daß in diesem Falle der Arbeiterausschuß nicht im Sinne der Arbeiter gehandelt hat. Ich glaube, es war Herr Baurat Fuchs, der die Verhandlungen in dieser Sache geführt hat. Die Arbeiter sollen mit Kaffee oder Tee vorlieb nehmen. Die Bahn liefert ihren Angestellten wenigstens Tee oder Kaffee, das ist in Dossenheim aber nicht der Fall. Ich verstehe nicht, wie man den Arbeitern, die der Sonnenhitze ausgesetzt sind, zumuten kann oder auch nur dem Glauben sich hingeben kann, daß solche Arbeiter bei Genuß von Tee oder Kaffee schaffen können. Ich möchte dem Beamten, der diese Anordnung angeregt hat, nichts Schlimmeres wünschen, als daß er selbst einmal am eigenen Körper es erfahren müßte, daß er seine Beamtenstellung einmal mit der Stellung eines Steinbrucharbeiters vertauschen müßte; dann würde er, davon bin ich überzeugt, schnell auf Tee und Kaffee verzichten und zum Bier zurückkehren. Ich möchte die Großh. Oberdirektion ersuchen, daß sie mit den Arbeitern Rücksprache nimmt. Sie wird dann sehen, daß diese Bier wünschen. Es sind auch keine Unglücksfälle vorgekommen, auf die man sich zur Begründung der Notwendigkeit dieser Maßnahme berufen könnte. Denn die Arbeiter können sich nicht zu sehr dem Biergenusse hingeben, das verbietet schon die geringen Arbeitslöhne. Es lag also gar keine Notwendigkeit vor, eine solche Maßnahme zu treffen.

Ich komme damit zum Schlusse meiner Ausführungen und möchte nochmals das Ministerium und die Oberdirektion dringend bitten, daß, wenn der neue Lohn tarif einkommt (das ist die Hauptsache), den Wünschen der Arbeiterschaft Rechnung getragen wird, dann besonders aber auch dem andern Wunsche, den ich vorgebracht habe, daß man auch für diese Arbeiter eine Pensionskasse errichtet.

Wasser- und Straßenbaudirektor Geheimerat Dr. Krens: Als die Oberdirektion vor zwei Jahren den Steinbruchbetrieb in Dossenheim übernahm, war sie sich bewußt, daß sie mit der Übernahme des Steinbruchs auch soziale Pflichten zu übernehmen habe gegenüber der Arbeiterschaft, und sie ist sich, glaube ich versichern zu dürfen, dieser sozialen Pflichten vom Tage der Übernahme des Steinbruchs an bis heute voll und ganz bewußt geblieben.

Der Herr Abg. Pfeiffle hat nun zunächst im Anschluß an die Budgetbehandlung die Anfrage gestellt, wie es kommt, daß sich im Staatsvoranschlag Einnahmen und Ausgaben aus dem Dossenheimer Steinbruch das Gleichgewicht halten und ob es denn nicht möglich wäre, durch eine richtige Verwaltung und einen sachentsprechenden Betrieb auch Einnahmehüberschüsse zu erzielen. Ich darf in dieser Beziehung folgendes bemerken: Die Übereinstimmung von Einnahme und Ausgabe im Staats-

voranschlag entspricht der bisher hinsichtlich derartiger Betriebe eingehaltenen Übung und insbesondere einer bisher bei Aufstellung des Budgets geübten Vorsicht. Es ließ sich auch, wie der Staatsvoranschlag seiner Zeit aufgestellt wurde, in der Tat noch nicht übersehen, inwiefern ein günstiger oder ungünstiger Abschluß für die folgenden Jahre zu erwarten war, und zwar war dies um so weniger zu übersehen, als das Geschäft an und für sich im Rückgang begriffen war, wir außerdem zur Verbesserung des Betriebs einer Reihe großer Ausgaben zu machen hatten. Ich hoffe aber, daß es uns gelingen wird, in der laufenden Budgetperiode auch einen entsprechenden Überschuß zu erzielen.

Was den Absatz des Materials anbelangt, so hat der Herr Abg. Pfeiffle mit Recht darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltung ja jedenfalls eine größere Abnehmerin für unser Material sein wird, und daß, wenn der Geschäftsgang auch ein geringerer zu werden droht, dadurch ein gewisser Ausgleich sich ergeben wird. Dazu darf ich bemerken, daß wir gleich bei Übernahme des Steinbruchs mit der Eisenbahnverwaltung ins Benehmen getreten sind, daß in der Tat bisher von uns auch größere Lieferungen an die genannte Verwaltung gemacht worden sind und wohl auch künftig in Aussicht stehen.

Der Herr Abg. Pfeiffle ist dann auf die Lohnverhältnisse der Arbeiter übergegangen und hat geglaubt, sich mit deren derzeitigen Regelung nicht zufrieden geben zu können, wie er überhaupt hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse verschiedene Klagen vorzubringen hatte. Was die Lohnfrage anbelangt, so möchte ich bemerken, daß doch in der Tat seit den zwei Jahren, in denen der Steinbruch in Besitz des Staates sich befindet, die Lohnverhältnisse sich gebessert haben. Ich darf insbesondere darauf hinweisen, daß namentlich bei Zeitlohnarbeitern eine Erhöhung des Lohnes und zwar in den letzten zwei Jahren um 10 Prozent eingetreten ist, allerdings nicht in der Art, daß jeder Arbeiter gleichmäßig 10 Prozent erhielt, vielmehr wurden diese 10 Prozent nach Maßgabe der Tüchtigkeit, des Alters, der Leistungsfähigkeit usw. verteilt; aber im Durchschnitt sind die Löhne der Zeitlohnarbeiter um 10 Prozent erhöht worden, und im Anschlusse daran möchte ich feststellen, daß in der Tat die Löhnung unserer Arbeiter im Steinbruch Dossenheim im allgemeinen eine bessere ist als in unseren Konkurrenzbetrieben.

Was nun die Frage einer Erhöhung der Löhne zur Zeitzeit anbelangt, so möchte ich darauf hinweisen, daß wir doch auch gewisse Rücksichten zu tragen haben gegenüber den übrigen Steinbruchunternehmungen, daß wir nicht einseitig und willkürlich in der Entlohnung der Arbeiter größere Differenzen eintreten lassen können gegenüber den Löhnen, die die Konkurrenz bezahlt. Und ich möchte ferner insbesondere darauf hinweisen, daß überhaupt die jetzige Zeilage für eine allgemeine Erhöhung der Löhne außerordentlich ungünstig ist. Es wird dem Herrn Abg. Pfeiffle wohl bekannt sein, daß das Porphyrgeschäft zurzeit recht schlecht geht, und in der Tat haben wir seit dem letzten Jahre in unserem Absatz einen wesentlichen Rückgang zu verzeichnen, welcher sich, wie der Herr Abg. Pfeiffle vorhin angedeutet hat, namentlich dadurch unangenehm bemerkbar gemacht hat, daß wir genötigt gewesen sind, bereits seit August v. Js. die tägliche Arbeitszeit zu vermindern, was weder im Interesse der Arbeiter noch der Verwaltung gelegen ist; aber tatsächlich ist die Lage des Porphyrgeschäfts zurzeit in Zusammenhang mit der allgemeinen Geschäftslage und namentlich mit der allgemeinen Geschäftslage im Baugewerbe eine recht gedrückte. Und insofern ist der gegenwärtige Zeitpunkt einer Erhöhung

der Löhne nicht günstig. Es haben übrigens in der letzten Zeit in dieser Richtung auf Anregung des Arbeiterausschusses zweier Gewerkschaften wiederholt Verhandlungen stattgefunden, zu welchen auch die Herren Gewerkschaftssekretäre beigezogen waren; diese scheinen diese Schwierigkeiten auch selbst eingesehen zu haben. Doch ist nicht gesagt, daß nicht zu Zeiten einer besseren Geschäftslage in der Tat dem Gedanken einer Lohnerhöhung nahe getreten werden kann.

Dann hat der Herr Abg. Pfeiffle den Wunsch ausgesprochen, daß die Affordarbeit abgeschafft werden soll. Ich darf hier bemerken, daß wir in unserem Steinbruch Zeitlohnarbeiter und Affordarbeiter haben; Affordarbeit wird hauptsächlich von den Steinbrechern und Steinklopfern geleistet, während die übrigen Arbeiter in unserem Steinbruch im allgemeinen durch Taglohn entlohnt werden. Wir sind nun nicht in der Lage, in Aussicht zu stellen, daß wir von der Affordarbeit abgehen werden, und ich glaube, daß das auch gar nicht im Interesse der Arbeiter selbst gelegen ist (Sehr richtig!). Wenn wir die Affordarbeit bei den Steinbrechern und bei den Steinklopfern abschaffen, so werden eben diejenigen Arbeiter, die tüchtig und fleißig sind, jedenfalls ein schlechteres Geschäft dabei machen als diejenigen, die schlaff sind und die sich als weniger brauchbar und weniger tüchtig erweisen. Es wird also nicht daran gedacht werden können, daß wir in dieser Beziehung eine Änderung eintreten lassen.

Der Herr Abg. Pfeiffle hat dann den Wunsch ausgesprochen, es möchte ein Lohntarif abgeschlossen werden, und er hat auch selbst bemerkt, daß vor einigen Jahren die Oberdirektion bereit gewesen sei, auf einen solchen einzugehen, daß aber dann der Arbeiterausschuß in Verlehnung der Sachlage sich nicht dafür habe erwärmen können. Es ist nun neuerdings seitens des Arbeiterausschusses und auch seitens der beiden erwähnten Gewerkschaften wieder eine Anregung in diesem Sinne gegeben worden, und ich kann hier nur bemerken, daß die Oberdirektion an und für sich recht gern bereit ist, über diese Frage zu verhandeln. Wir haben seinerzeit uns zum Abschluß eines zweijährigen Lohntarifvertrags bereit erklärt, und wir sind auch heute noch dazu bereit. Ich will aber nur noch bemerken, daß der Lohntarif eben auch zwei Seiten hat. Wenn wir einen Lohntarifvertrag abschließen, so ist er natürlich für beide Teile bindend. Nun ist aber gerade im Steinbruchbetriebe die Verdienstmöglichkeit eine sehr verschiedene; je nachdem die Arbeiter eine günstige Steinlage vorfinden oder eine ungünstige, je nachdem Verwerfungen vorliegen, je nach der Größe und dem Quantum des Abraums usw. ist der Arbeitserfolg natürlich ein verschiedener und es wird demgemäß auch der Verdienst ein wechselnder sein. Wenn nun ein Lohntarif mit bestimmten festen Sätzen abgeschlossen ist, so kann für den Arbeiter im Hinblick auf die geschilderten Verhältnisse auch Nachteil erwachsen, und das war wohl auch der Grund, weshalb der Arbeiterausschuß s. Zt. sich nicht dazu verstehen wollte, einen derartigen Vertrag einzugehen. Aber, wie gesagt, die Oberdirektion ist auch heute noch bereit, hierüber in Verhandlung zu treten und den Abschluß eines Tarifvertrags ins Auge zu fassen.

Der Herr Abg. Pfeiffle hat dann den Wunsch ausgesprochen, daß der Lohnzahlungsmodus geändert werden möge. Wir haben bisher vierwöchentliche Lohnzahlung gehabt, und jeweils alle vierzehn Tage eine Abschlagszahlung gegeben. Wir würden aber keinerlei Schwierigkeiten machen, wenn der Arbeiterausschuß oder die Arbeiterchaft einen so großen Wert darauf legt, statt der Abschlagszahlung einen weiteren

Zahltag einzuführen und die Entlohnung alle 14 Tage eintreten zu lassen.

Was nun die Errichtung einer Pensionskasse anbelangt, so wird eine solche wohl für die nächste Zeit nicht in Aussicht gestellt werden können. Der Herr Abg. Pfeiffle hat in dieser Beziehung auf die Pensionskasse der Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten hingewiesen; das sind aber doch ganz anders qualifizierte Arbeiter, gelernte Schlosser, Mechaniker etc., mit welchen unsere Arbeiter nicht ohne weiteres in Vergleich gezogen werden können. Wir haben aber, um eine derartige Versorgung, wie sie der Herr Abg. Pfeiffle im Auge hat, anzubahnen und unseren Arbeitern die Möglichkeit einer billigen Lebensversicherung zu beschaffen, uns in den letzten Monaten mit der badischen Lebensversicherungsgesellschaft ins Benehmen gesetzt, und sind gerne bereit, einen Teil der Prämienbeträge auf uns zu nehmen.

Der Herr Abg. Pfeiffle hat es dann getadelt, daß man gelegentlich der letzten Verhandlungen dem Arbeiterausschuß den Vorschlag gemacht habe, man wolle den Wünschen der Arbeiter bezüglich der Arbeitszeit unter der Voraussetzung gerecht werden, daß die Vormittags- und Mittagspause wegfällt, und daß dann aber auch der Genuß von Branntwein aufhöre. Nun war ich bisher der Ansicht, daß das eigentlich auch den Bestrebungen auf jener Seite des Hauses entspricht, und war bisher der Meinung, daß gerade Sie in dieser Beziehung erzieherisch auf die Arbeiter einwirken — und in der Tat habe ich wiederholt aus Vorträgen von Herren aus Ihren Reihen mit Freude entnommen, mit welchem Eifer, mit welcher Energie und mit welcher Überzeugung von Ihnen gerade der Branntweingenuß in Arbeiterkreisen bekämpft wird —, und bin eigentlich einigermaßen erstaunt, daß der Herr Abg. Pfeiffle diese von uns in dieser Richtung ausgehenden Bestrebungen nun tadelt. Ich bin in der Tat überzeugt, daß in bezug auf die Arbeitsfähigkeit und Arbeitsleistung der Arbeiter die Entwöhnung vom Branntweingenuß und vom Biergenuß nur ein Gewinn sein wird. Ich möchte hier noch hervorheben, daß die Verwaltung als Ersatz bereit ist, den Arbeitern Kaffee und Tee zum Selbstkostenpreis zur Verfügung zu stellen. Ich meine, das müßte eigentlich mit Ihren Absichten und Bestrebungen vollständig in Einklang stehen.

Dann wurde von dem Herrn Abg. Pfeiffle noch ein Wunsch der Fuhrwerksbesitzer, welche für den Dossenheimer Steinbruch arbeiten, zum Ausdruck gebracht, der dahin geht, daß man wieder zur öffentlichen Vergebung der Fuhrleistungen zurückkehren sollte. Wir haben früher die öffentliche Vergebung gehabt und sind dann zur Submmission gerade mit Rücksicht auf die Wünsche, die uns aus den Kreisen der Fuhrwerksbesitzer vorgetragen wurden, übergegangen. Es wurde dies s. Z. sehr dringend gewünscht, weil bei der öffentlichen Vergebung die Preise heruntergedrückt worden sein sollen. Lediglich in Berücksichtigung dieser Wünsche sind wir dann zum Submissionsverfahren übergegangen. Wenn die Fuhrleute aber in der Tat so großen Wert darauf legen, daß wir die öffentliche Vergebung wieder einführen, so stehen dem seitens der Verwaltung auch keinerlei Bedenken entgegen.

Damit glaube ich im wesentlichen auf die Anregungen eingegangen zu sein, die der Herr Abg. Pfeiffle gegeben hat.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Die Antwort des Herrn Wasser- und Straßenbaudirektors hat mich nicht in allen Teilen befriedigt, sie beruht auch teilweise auf Mißverständnissen. Was die Behauptung anlangt, daß die

Lohnverhältnisse in dem Staatsbetrieb bedeutend besser seien als bei der Privatkonkurrenz, so trifft das nicht in allen Teilen zu. Es trifft nur für die Zeitlöhne zu, aber auch da nur zum Teil, für die Akkordlöhne dagegen trifft das Gegenteil zu. Die Firma Leferenz bezahlt heute noch für den Wagen 50 Pf. (das ist der gleiche Betrag, der früher von der Gemeinde Dossenheim bezahlt wurde), während der Staat nur 45 Pf. bezahlt. Das sind für den Wagen 5 Pfg. weniger, und das macht für einen Arbeiter im Monat schon etwas aus. Der Herr Direktor hält weiter den Zeitpunkt für eine Lohnerhöhung für noch nicht gekommen, denn die Regierung habe auch auf die Nachbarbetriebe Rücksicht zu nehmen. Ich bedauere dies. Ich war seither der Meinung, daß die Regierung vorbildlich für die Privatbetriebe vorgehen solle. Ein Staatsbetrieb soll ein Musterbetrieb sein, hauptsächlich hinsichtlich der Bezahlung der Arbeiter soll die Regierung musterträchtig wirken. Gerade durch eine höhere Bezahlung der Arbeiter könnte die Regierung auf ihre Nachbarschaft einwirken, daß auch diese die Zeitlöhne erhöhe. Wenn die Privatunternehmer ihre Arbeiter zu Ungebühr ausbeuten, dann darf der Staat das nicht auch tun, sondern der Staat muß hier mit einem guten Beispiel vorangehen. Der Herr Wasser- und Straßenbaudirektor meint weiter, daß jetzt nicht der günstige Zeitpunkt für eine Erhöhung der Löhne sei. Dann wird aber die Frage aufzuwerfen sein, wann überhaupt der richtige Zeitpunkt für eine Lohnerhöhung gekommen ist. Die Arbeiter waren der Meinung, daß der richtige Zeitpunkt nicht erst jetzt sei, sondern schon vor einem Jahre gewesen sei, als nämlich allen anderen Arbeitern in Staatsbetrieben eine Lohnaufbesserung zuteil wurde. Damals hat man es unterlassen, an die Steinbrucharbeiter in den Porphyrwerken in Dossenheim zu denken, und das sollte jetzt nachgeholt werden.

Weiter sagt der Herr Wasser- und Straßenbaudirektor, es liege vielleicht gar nicht im Interesse der Arbeiter, die Akkordarbeit abzuschaffen. Wenn die Arbeiter die Abschaffung der Akkordarbeit verlangen, dann liegt, glaube ich, für die Regierung keine Veranlassung vor, zunächst noch zu erwägen, ob eine solche Maßnahme im Interesse der Arbeiter liegt, das sollte man doch den Arbeitern selbst überlassen, zu beurteilen, was in ihrem Interesse liegt.

Der Herr Regierungsvertreter hat, wie es scheint, auch meine Ausführungen über die Lohnabschlagszahlung unrichtig verstanden. Ich habe ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Arbeiter die Abschaffung der monatlichen Lohnzahlung wünschen und daß sie an deren Stelle eine 14tägige Lohnzahlung haben wollen; noch lieber wäre es ihnen, wenn sie ihren Lohn jede Woche bekämen und nicht erst nach Umfluß von vier Wochen, denn diese Zeit ist zu lange.

Der Herr Wasser- und Straßenbaudirektor hat auch gemeint, ich hätte hier gewissermaßen dem Genuß von Branntwein das Wort geredet. Ich habe gar kein Wort von Branntwein gesprochen. Ich habe nur davon gesprochen, daß die Arbeiter sich beklagten, daß man ihnen den Biergenuß im Bruch verboten habe. Man kann ein sehr starker Gegner des Alkoholgenusses sein, kann es aber trotzdem verstehen, wenn die Arbeiter in solchen Betrieben, die eine schwere Arbeit zu leisten haben, morgens und nachmittags ein oder zwei Fläschchen Bier trinken wollen. Darin liegt ein Unterschied, ob es sich um Branntwein oder Bier handelt. Ich wäre der letzte,

der hier dem Branntwein das Wort reden wollte, schon aus dem Grunde, weil wir ja gegenwärtig daran sind, den Branntweingenuß überhaupt abzuschaffen, damit die preussischen Junker die Liebesgabe nicht mehr in dem Maße einstreichen können, wie dies bisher der Fall war; ich würde es aber auch direkt für gefährlich halten, wenn Arbeiter bei einer solchen gefährlichen Arbeit Branntwein genießen. Wenn mir diese Arbeiter gesagt hätten, sie wollten Branntwein genießen, dann hätte ich ihnen direkt abgeraten und ihnen erklärt, die Regierung hatte recht, daß sie ihnen den Branntweingenuß entzogen hat. Aber hier handelt es sich nicht um den Genuß von Branntwein sondern um ein oder zwei Fläschchen Bier bei Frühstück und Vesper, und nach meiner Auffassung ist den Arbeitern der Genuß von ein oder zwei Fläschchen Bier bei Frühstück und Vesper immer noch dienlicher als schwarzer Kaffee und Tee. Die Maßnahme wurde, wie ich vorhin bemerkt habe, getroffen, ohne daß die Arbeiter vorher befragt worden wären; sie ist allerdings unter Zustimmung des Arbeiterausschusses zustande gekommen, dieser hat aber keine Rücksprache mit den Arbeitern genommen. Ich möchte also die Regierung bitten, mit den Arbeitern noch einmal Verhandlungen zu pflegen und, wenn es die Arbeiter wünschen — diejenigen, die mir die Sache erzählt haben, wünschen es —, ihnen wenn auch nur in mäßigen Grenzen den Biergenuß wieder zu gestatten.

Minister des Innern Hr. von und zu Bodman: Es besteht kein Bedenken dagegen, den 14tägigen Zahlungstag einzuführen, wenn das von den Arbeitern gewünscht wird. Was den Alkohol betrifft, so ist hier wohl ein Mißverständnis unterlaufen, indem der Herr Wasser- und Straßenbaudirektor vom Branntweingenuß sprach, der Herr Abg. Pfeiffle aber vom Biergenuß. Das Bier enthält aber auch Alkohol (Sehr richtig!), und es ist ein weitverbreiteter und für unsere ganzen sozialen Verhältnisse verhängnisvoller Irrtum, daß geglaubt wird, das Bier sei ein Nahrungsmittel und ein Kräftigungsmittel. (Sehr richtig!) Es ist ein Genussmittel, und die Arbeiter würden sehr gut daran tun, wenn sie es als solches betrachten und behandeln würden. Ich brauche nicht darauf hinzuweisen — das ist bekannt —, daß die am schwersten arbeitenden Leute zu dieser schweren Arbeit dann am befähigsten sind, wenn sie sich völlig des Alkohols enthalten (Sehr richtig!). Diese Erfahrung hat man z. B. in der Marine aller Länder gemacht. Die Seeleute müssen ja sehr schwer arbeiten, und diejenigen Seeleute sind die tüchtigsten, welche sich des Alkohols gänzlich enthalten. Diese Erfahrung hat man auch bei den Nordpolfahrten gemacht. Wenn Sie das Werk von Nansen über dessen Nordpolverpedition lesen, so sehen Sie dort, daß völlige Enthaltung von Alkohol eine der ersten Bedingungen für alle Teilnehmer gewesen ist, obwohl ja auch das Vorurteil weit verbreitet ist, daß man gerade da, wo es kalt sei, recht viel Alkohol zu sich nehmen müsse. Ich habe es für meine Pflicht gehalten, in dieser so wichtigen Frage wie der Alkoholfrage einmal öffentlich diesen Standpunkt festzulegen. (Beifall.)

Zu Titel XIX Für die geologische Landesaufnahme, Ordentlicher Etat, § 1 Gehalte:

Abg. Kolb (Soz.): Über die Verlegung der Geologischen Landesanstalt von Karlsruhe nach Freiburg ist gestern bereits verhandelt worden. Herr Abg. Witte-

mann hat verschiedene Gründe gegen die Verlegung ins Feld geführt. Es ist nun selbstverständlich, daß die Stadt Karlsruhe ein außerordentlich lebhaftes Interesse daran hat, daß die Anstalt hier verbleibt und nicht nach Freiburg verlegt wird. Bisher waren für die Wahl des Ortes der Anstalt in der Hauptsache persönliche Gründe maßgebend, und zwar jeweils die Bedürfnisse der Herren Professoren, die zur Leitung der Anstalt berufen worden waren. Das ist doch ein sehr unangenehmer Zustand, den man auf irgend eine Weise beseitigen sollte.

Nun hat der Herr Minister, wenn ich in den Zeitungen richtig gelesen habe — ich habe seine Ausführungen nicht mit anhören können —, unter anderem für die Verlegung ins Feld geführt, daß die Verlegung hierher nach Karlsruhe nicht den Erwartungen entsprochen habe, die man seiner Zeit daran geknüpft habe. Ich habe aber nichts näheres darüber gelesen, welche Gründe das sein sollen und welche Enttäuschungen man dabei erlebt hat. Ich glaube, so wie die Dinge gegenwärtig bei der Geologischen Landesanstalt liegen, kann man von Enttäuschungen deshalb nicht reden, weil von einem öffentlichen Wirken dieser Anstalt gar nicht gesprochen werden kann. Welche Leute wissen denn in Baden überhaupt etwas von der Existenz der Geologischen Landesanstalt und von den Aufgaben, die sie zu bewältigen hat? Gerade dieser Umstand zwingt mich, auch den Wünschen beizutreten, die gestern der Herr Abg. Wittmann hier zum Ausdruck gebracht hat. Man sollte endlich dazu übergehen, diese Anstalt auf eigene Füße zu stellen und dafür zu sorgen, daß ihre Arbeiten auch allgemein öffentlich ausgestellt werden, sodas diejenigen, die Interesse an den Arbeiten der Anstalt nehmen, diese Arbeiten auch besichtigen können. Das ist bei dem gegenwärtigen Zustand natürlich vollständig ausgeschlossen, denn die Anstalt befindet sich eigentlich dauernd im Zustande der Übersiedelung; einmal ist sie in Heidelberg, dann wird sie nach Karlsruhe verlegt und ist ein paar Jahre in Karlsruhe, und jetzt wird sie wieder von Karlsruhe nach Freiburg verlegt. Kein Mensch kann eine Garantie dafür geben, wenn die Verhältnisse nicht grundsätzlich geändert werden, daß man nicht eines schönen Tages, wenn der jetzige Leiter der Anstalt von Freiburg weggeht, gezwungen ist, einen Professor der Geologie in Heidelberg zum Vorstände der Anstalt zu ernennen, und dann wäre die Anstalt wieder von Freiburg nach Heidelberg zu verlegen. Ich bin deshalb der Meinung, man sollte die Anstalt auf eigene Füße stellen und einen der Geologen, den man für geeignet dazu hält — ich kenne die Herren persönlich nicht näher —, zum Direktor der Anstalt machen. Ich sehe gar keinen Grund dafür ein, warum es gerade immer ein Professor der Geologie sein muß, der diese Anstalt leitet; und gerade im vorliegenden Falle scheint mir ein Grund dafür umso weniger gegeben zu sein, als der Herr, der jetzt die Anstalt leitet, erst vor ein paar Jahren nach Baden gekommen ist, die badiischen Verhältnisse gar nicht näher kennt und direkt zum Leiter ernannt wurde, während andere Herren, die schon Jahre lang an der Anstalt tätig sind und die genau den gleichen Studiengang durchgemacht haben, dabei übergegangen wurden. Ich bin der Meinung, wenn die Anstalt nicht auf eigene Füße gestellt wird, dann werden wir es erleben, daß eines schönen Tages die Anstalt von Freiburg wieder nach einem anderen Orte verlegt werden muß. In Württemberg, in Bayern und in Preußen hat man einen der Landesgeologen zum Vorstand gemacht, und bisher hat man dabei keine schlechten

Erfahrungen gemacht. Ich meine, was in Württemberg, in Bayern und in Preußen möglich ist, müßte bei uns im Lande Baden auch möglich sein. Preußen hat 70 Landesgeologen, wir haben 4; wenn dort ein Landesgeologe die Anstalt leiten kann, so kann in Baden mit seinen 4 Landesgeologen zweifellos einer der Herren die Anstalt mindestens ebenso gut leiten. Der bisherige Zustand war ohnehin kein vorteilhafter, denn der Leiter mußte immer von Freiburg nach Karlsruhe fahren, er konnte nur hin und wieder einmal kommen, und die Folge davon war, daß die Anstalt sich niemals in der Weise betätigen konnte, wie das im Interesse der Sache wünschenswert gewesen wäre.

Dann sollte man aber auch dafür sorgen, daß die Arbeiten dieser Anstalt einmal gesammelt und öffentlich ausgestellt werden. Wenn ich mich recht erinnere, war vor zwei Jahren im Landtage davon die Rede, daß man diese Arbeiten vielleicht einmal im Anschlusse an die Vergrößerung unseres Sammlungsgebäudes öffentlich zur Ausstellung bringen wollte, und zwar wollte man eine ständige Ausstellung veranstalten. Wenn aber die Anstalt jetzt nach Freiburg verlegt wird, kann selbstverständlich davon kaum die Rede sein. Wie mir mitgeteilt wird, liegen die Dinge so, daß die Arbeiten tatsächlich immer verpackt sind. Wenigstens war es monatelang so, nachdem die Anstalt von Heidelberg nach Karlsruhe verlegt worden war. Die Arbeiten müssen nun, soweit sie überhaupt ausgepackt sind, wieder eingepackt werden, um in verpacktem Zustande weiß Gott wie lange in Freiburg liegen zu bleiben. Die Beamten kommen so gar nicht dazu, die Arbeiten, die sie gemacht haben, richtig zu verwerten, zumal es hier bisher auch an dem notwendigsten Plage fehlte. Die Landkarten z. B. sollen in einer Schusterwerkstätte untergebracht sein, nämlich in der Wohnung des Schuhmachers, der die Stelle eines Dieners nebenbei bekleidet. Das sind doch Zustände, die im Interesse einer solchen Anstalt nicht wünschenswert sind. Wenn irgend eine andere staatliche Anstalt in einem solchen Zustand wäre, so würde er längst beseitigt worden sein. Gerade die Geologische Landesanstalt aber scheint mir in der Tat von solcher Wichtigkeit zu sein, daß man endlich dazu übergehen sollte, sie selbständig zu machen.

Nun sind ja die Vorbereitungen für die Verlegung bereits soweit getroffen, daß kaum noch etwas rückgängig gemacht werden kann. Ich weiß nicht, ob es noch möglich ist, die Verlegung rückgängig zu machen, wenn es aber möglich sein sollte, so möchte ich dringend wünschen, daß es geschieht. Wenn die Anstalt aber wirklich nach Freiburg verlegt wird, so möchte ich dringend bitten, daß man endlich dazu übergeht, die Anstalt selbständig zu machen und auf eigene Füße zu stellen.

Abg. Nebmann (natl.): Der Herr Abg. Müller-Schoppsheim hat den Wunsch ausgesprochen, daß die Verhältnisse des Dinkelbergs, die an sich außerordentlich interessant sind, seitens der Geologischen Landesanstalt einem besonderen Studium unterzogen werden sollten. Nun ist ja anzuerkennen, daß das, was dort zu sehen ist, Einstürze, Höhlen und unterirdische Wasserläufe, für den Laien außerordentlich interessant und auch etwas geheimnisvoll ist. Es sind das aber Dinge, die anderwärts in ähnlichen Kalkgebieten ebenso vorkommen und für den Geologen gar nichts befremdendes und gar nichts geheimnisvolles mehr haben. Ich glaube daher, daß keine unmittelbare Notwendigkeit vorliegt, die Arbeiten der Geologischen Landesanstalt, die jetzt

schon planmäßig festgelegt sind, etwa zu Gunsten des Dinkelbergs zu unterbrechen. Der Dinkelberg gibt allerdings den Geologen allerlei Rätsel auf, diese liegen aber ganz wo anders und sind für den Laien nicht sichtbar. Übrigens ist der Dinkelberg auch schon vielfach Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen gewesen; einzelne Veröffentlichungen über die Verhältnisse, soweit sie für die Wissenschaft unmittelbar notwendig sind, sind schon erfolgt.

Über die Frage der Donauversicherung haben wir in der Budgetkommission schon gesprochen; auch gestern haben wir wieder Auskünfte darüber erhalten. Meiner Ansicht nach sind wir der Regierung zu Dank verpflichtet, daß sie bisher die Interessen des badischen Landesteiles, der dabei in Frage kommt, durchaus gewahrt hat (Sehr richtig!). Wir können das Vertrauen haben, daß bei aller Wahrung freundschaftlicher Beziehungen zum benachbarten Württemberg, die Interessen unserer Nachbarn von der Großh. Regierung künftig in derselben Weise gewahrt werden wie bisher auch. Ganz einfach liegen die Verhältnisse nicht, und zwar deswegen nicht, weil noch kein Mensch weiß, in welcher Weise und auf welchem Wege das Wasser von Immenhingen und von Fridingen nach der Nachquelle kommt.

Da ist nun zu meinem lebhaften Bedauern und zum lebhaften Bedauern der ganzen wissenschaftlichen Welt durch den württembergischen Professor Endriß, der sich in einer Art und Weise der Sache angenommen hat, gegen die auch öffentlich Protest erhoben werden muß, allerlei Unruhe gestiftet worden. Endriß hat das dadurch getan, daß er den bekannten Wasserfucher Landrat von Ulm hat kommen lassen, der mit der Wünschelrute das Gebiet abgelaufen hat und zu bestimmten Ergebnissen gekommen ist, zu Ergebnissen, die ja an sich gleichgültig sein könnten, wenn sie nicht durch die Bestimmtheit, mit der die Resultate vorgetragen und der Öffentlichkeit bekannt gemacht worden sind, große Verwirrung angerichtet hätten. Man will nämlich herausgebracht haben, daß dieser unterirdische Wasserlauf in einem Zug bis zu einer bestimmten Stelle ströme und dort in Form eines großen Wasserfalles über die ganze Gefällstufe mit einem Mal herunterfalle; und daran haben sich nun Hoffnungen der Industrie geknüpft, daß sich diese Gefällstufe technisch verwerten lasse. Wenn das der Fall wäre, so wäre das in der Tat ein kostbarer Besitz, bei dem es wohl der Überlegung lohnte, ob eine industrielle Anlage an ihn geknüpft werden könnte. Dafür, daß diese Kräfte nun aber wirklich vorhanden sind und in der Tat verwendet werden könnten, ist aber keine andere Autorität als eben die Wünschelrute vorhanden.

Die Wissenschaft lehnt dieses Verfahren grundsätzlich ab. Der Herr Professor Endriß hat seinem wissenschaftlichen Ruf kein besonderes Ruhmesblatt beigelegt, indem er den Boden der strengen Wissenschaft — den einzigen Boden, der hier zu einem Ergebnis führen kann — verlassen und sich auf dieses abenteuerliche Gebiet begeben hat. Es weiß kein Mensch, in welcher Weise das Wasser von der einen Stelle zur anderen läuft. Es ist vielleicht so, daß es in eine große Anzahl von kleinen Adern und Rinnsalen verteilt, in ganz unregelmäßiger Weise in dem Trümmergesteinshaufen, der wahrscheinlich die Grundlage bildet, fortrinnt und sich dann endlich bei der Nach wieder sammelt. Etwas Bestimmtes aber wissen wir heute nicht; vielleicht können uns die geologischen Aufnahmen, die jetzt im Gange sind, darüber Auskunft geben. Ich halte es darum für einen

ganz richtigen Schritt, daß man auf dem einzig möglichen Wege, auf dem Wege genauer Aufnahme, versucht, einen wirklichen Einblick in die Verhältnisse zu bekommen; bis dahin aber sollten alle Versuche, auf anderem Wege zu einem Resultat zu gelangen, unterbleiben.

Und darum bin ich auch durchaus mit einverstanden, daß man die Versuche, die jetzt gemacht werden — Bohrungen an irgend einer Stelle —, um bestimmte Resultate zu bekommen, zum mindestens verzögerlich behandelt, wenn sie nicht ganz abgewiesen werden, bis uns die wissenschaftliche geologische Landesaufnahme einen wirklichen Einblick, soweit er überhaupt möglich ist, gegeben hat.

Was nun die Verhältnisse der Geologischen Landesanstalt betrifft, so haben wir gestern und heute darüber gehört, einiges davon zeigt aber, daß die Einsicht in die Tätigkeit dieser Anstalt noch nicht Allgemeingut geworden ist. Daran muß unter allen Umständen festgehalten werden, daß die Grundlage dieser Anstalt streng wissenschaftliches Arbeiten ist, und von dieser Grundlage kann und darf unter keinen Umständen abgegangen werden, wenn den Arbeiten dieser Anstalt irgendwelche Bedeutung zugemessen werden soll und wenn sie den Grad von Zuverlässigkeit haben sollen, den wir durchaus von ihnen verlangen müssen. Als weitere Forderung muß dann die gestellt werden, daß die Anstalt im allerengsten Zusammenhang mit der Wissenschaft überhaupt steht. Es handelt sich hier um eine Anstalt, die nicht in erster Linie irgendwelchen praktischen Bedürfnissen zu genügen hat; sie ist viel strenger und viel fester an das ganze wissenschaftliche Leben gebunden, als das bei einer andern ähnlichen Anstalt der Fall ist. Darum habe ich mich vor zwei Jahren dafür verwendet, daß diese Anstalt in engste Verbindung mit der Universität in Freiburg kommt, weil eben dort der ganze wissenschaftliche Apparat in reichem Umfang ausgebildet ist und weil dort der allerbeste Boden auch für die Arbeiten der Geologen selbst ist, die in unmittelbarer Verbindung mit den Männern der wissenschaftlichen Forschung immer und immer wieder neue Anregungen für ihre Arbeiten bekommen. An dieser Grundlage der Arbeit muß unter allen Umständen festgehalten werden.

Die Arbeiten dieser Anstalt selbst sind in vollem Maße der Öffentlichkeit zugänglich. Es sind wissenschaftliche Arbeiten, die in den Mitteilungen der Geologischen Landesanstalt veröffentlicht sind. Den größten Teil dieser Arbeiten bilden die geologischen Karten, die der Öffentlichkeit käuflich zugänglich sind. Die Herausgabe dieser Karten wird in der Weise gefördert, daß die Regierung ganz erhebliche Mittel darauf verwendet, um zu erreichen, daß diese Karten zu einem möglichst billigen Preis, zu einem Preis, der noch unter den Herstellungskosten liegt, verkauft werden können. Diese wissenschaftlichen Arbeiten stehen also jedem zur Verfügung. Allerdings können sie nicht in dem Maße Gemeingut werden wie die topographischen Karten, weil eben ein gewisses Maß von geologischen Kenntnissen notwendig ist, um sie überhaupt lesen zu können. Die übrigen Arbeiten sind Gelegenheitsarbeiten bei besonderen Anlässen, zu deren Veröffentlichung ein Anlaß nicht gegeben ist.

Wenn Herr Kollege Wittenmann meinte, daß man sich auch in dem Sinne der Geologischen Anstalt bedienen könnte, daß man ihr etwa schreibt: „Unter Anlage einer Zehn-pfennigmarke bitte ich mich anzugeben, an welcher Stelle ich Kohlen finden kann“ (Heiterkeit), oder: „Bitte mir anzugeben, wo ich nach Kali bohren kann und wie tief es da

ist, so ist das eine etwas naive Anschauung von der Art der Tätigkeit einer solchen Landesanstalt. Vermutlich würde es auch von der betreffenden Konkurrenz unlieb vermerkt werden, wenn man auf solche Wünsche eingehen und ihnen Entgegenkommen zeigen wollte. Das kann nicht Aufgabe einer Geologischen Landesanstalt sein.

Es ist gewiß ein erwägenwerter Gedanke, ob einer von den Landesgeologen mit der Direktion der Landesanstalt beauftragt werden solle. Wenn die Anstalt einen eigenen Direktor hat, so ist das zweifellos in mancher Beziehung zu ihrem Gedeihen besser, aber die Frage ist nur, ob unser Land groß genug dazu ist. Es sind einfach die größeren Verhältnisse in Bayern, in Sachsen und in Preußen die Ursache dafür, daß diese Landesanstalten ihre eigenen Direktoren haben. Aber es kommt noch etwas anderes dazu: Wenn man einen der Landesgeologen zum Direktor macht, so ist fraglich, ob er durch diese Tätigkeit hinreichend beschäftigt ist. Wenn er aber noch neben der Direktion als Feldgeologe tätig sein soll, so ist er im Jahre drei, vier Monate draußen tätig, von dem Sitze der Anstalt fern, und kann sich während dieser Zeit um seine Direktorengeschäfte nicht kümmern. Also das sind Schwierigkeiten, die in der Sache selbst und in der Größe unseres Landes liegen, und darum ist vorläufig, bis mir die Frage beantwortet ist, ob sich eine geeignete, wirklich hinreichende Beschäftigung für einen Direktor findet, die jetzige Lösung immer noch diejenige, die mir den Verhältnissen unseres Landes am angemessensten erscheint.

Mit dem Herrn Kollegen Wittemann bin ich mit dem Gedanken einer Popularisierung der Ergebnisse der Arbeiten der Geologischen Landesanstalt durchaus einverstanden, und es wird ja auch von allen Seiten alles mögliche getan, um diese Popularisierung durchzuführen. Wenn der Herr Kollege Wittemann einmal einen Blick in die Lehrpläne unserer Anstalten wirft, insbesondere auch unserer Lehrerseminare, so wird er finden, daß dort die Geologie im Hinblick darauf eine ganz besondere Pflege findet, daß unsere künftigen Volksschullehrer draußen im Lande die elementaren Kenntnisse verbreiten und einen Boden dafür schaffen sollen, daß die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung künftig auch von breiteren Schichten des Volks als bisher verstanden werden. Nach dieser Richtung ist also vorgearbeitet, was vorgearbeitet werden kann.

Man muß nun sagen, daß unser Nachbarland Württemberg uns in dieser Beziehung weit voraus ist. Dort sind auch in der landwirtschaftlichen Bevölkerung geologische Kenntnisse, die sich dann in der Praxis in die Kenntnis der Bodensarten, der Gesteinsarten usw. umsetzen, in einem Maße verbreitet, das uns übertrifft. Der Grund dafür ist darin zu suchen, daß das Städt der Tübinger Universität sehr innig mit diesen Dingen verwaachsen ist, daß dort schon seit mehreren Menschenaltern die Geologie auch weitere Kreise als nur die der unmittelbaren Fachgenossen ergriffen hat, insbesondere auch die Theologen. Unter den württembergischen Theologen ist eine ganz erhebliche Anzahl von solchen Männern, die in den geologischen Wissenschaften einen ganz hervorragenden Namen haben, die alle unsere geologischen Versammlungen zieren und auch in ihren Kreisen zur Verbreitung dieser Kenntnisse beigetragen haben. Ich freue mich, daß es gerade der Herr Kollege Wittemann ist, der einer derartigen Popularisierung dieser Wissenschaft das Wort redet. Er wird dann zweifellos mit mir auch darin einverstanden sein, daß er die Wege billigt, auf denen in Württemberg eine derartige Popularisierung hat geschehen können. Leider haben wir ja in unserm Lande mit ähnlichen Verhältnissen

nicht zu rechnen. Ich bin aber überzeugt, daß nach dem, was wir verhandelt haben, er mit mir auch darin einverstanden ist, daß auch unsere Geistlichkeit diese Arbeit übernimmt, daß unsere Geistlichkeit, die ja jetzt mit anderen Dingen in so großem Umfange beschäftigt ist (Heiterkeit links), nun einen Teil ihrer Zeit auch dieser Arbeit widmet, zweifellos zum Wohle des Landes und auch vielleicht zur eigenen Beruhigung. Ich kann dem Herrn Kollegen Wittemann verraten, daß die Arbeit des Geologen den Geist gesund und die Nerven stark erhält, dabei werden die Leute alt und verbrauchen ihre Nerven nicht an solchen Orten, die der Gesundheit abträglich sind als die Arbeit draußen im Felde, die der Geologe zu üben hat.

Im ganzen aber glaube ich, daß wir mit der Tätigkeit unserer Geologischen Landesanstalt recht zufrieden sein können, und ich darf nur noch den einen Wunsch aussprechen, daß die Veröffentlichungen der Landesaufnahme in den Karten so rasch und so ununterbrochen als möglich stattfinden, so daß wir endlich einmal einen vollständigen Überblick, einen auch kartographisch aufgezeichneten Überblick über die geologischen Verhältnisse unseres Landes bekommen. Denn auch das ist ein Stück der Heimatkunde und ein außerordentlich interessantes und wichtiges Stück der Heimatkunde, schon deswegen, weil wir Verhältnisse ihrer Entstehung nach, ihrer Bedeutung nach verstehen lernen, die wir sonst als fest, starr und unbeweglich ansehen. Die Geologie lehrt uns ja, jeden Hügel, auch wenn er nur einige Meter hoch ist, jeden Wasserlauf, jeden Berg zu verstehen als etwas, was im Laufe der Zeit geworden ist, was nicht alle Zeit so gewesen ist. Sie lehrt uns vor allem die gesamte gegenwärtige Oberfläche der Erde im Zusammenhang der historischen Ereignisse zu verstehen. Sie verbindet uns mit der Vergangenheit bis in ferne Zeiten hinein, und zwar durch das einfache Mittel, daß sie dasjenige beobachtet und verstehen lehrt, was heute an der Erde geschieht. Die Wissenschaft ist von dem Gedanken früherer Zeiten abgekommen, daß die Gestalt der heutigen Erdoberfläche das Ergebnis großer Erdrevolutionen ist. Man ist nunmehr der Meinung, daß nichts anderes an der Erdoberfläche gewirkt hat als das, was heutigen Tags noch an ihr wirkt, was wir alle erleben, was wir alle verstehen können. Der fallende Wassertropfen, das räumende Wasser, das gefrierende Eis, der Wind und alle diese Dinge, die tagtäglich geschehen, deren Wirkungen wir im kleinen und kleinsten beobachten können, das sind die Kräfte, die unsere Erde modelliert haben, und eben deswegen, weil uns die Ursachen so leicht verständlich und leicht übersichtlich sind, auch jedem gewöhnlichen Manne verständlich sind, ist diese Wissenschaft wie keine andere geeignet, uns das Verständnis zu öffnen für die gewaltigen Umänderungen, die nicht durch Revolutionen sondern durch kleinste Wirkungen in langen Jahren hervorgebracht wurden. Und mit dem Verständnis für unsere Bodenformen wächst auch wieder unsere Anhänglichkeit, unsere Liebe, und wir begnügen uns auch wieder einmal mit kleinen und kleinsten Dingen, die wir dann mit Verständnis und Liebe anschauen wollen. Wir haben es dann nicht mehr notwendig, in die großartigen Ausblicke der Alten hineinzuschauen, wir schauen auch unsere Berge, unsere Hügel, unsere kleinen Täler mit ganz anderen Augen an, mit den Augen der Liebe und des Verständnisses ihres Entstehens, wenn wir wissen, daß sie durch Kräfte sich gebildet haben, die heute und alle Tage noch tätig sind, deren Wirken wir verstehen und überschauen können. Und so meine ich, daß wir auch im Interesse unseres Heimatlandes, unserer Heimatliebe dieser Anstalt in Zukunft unsere warme Anteilnahme

zuwenden sollten (Lebhafter Beifall bei den National-liberalen).

Minister des Innern Freiherr von und zu Bodman: Der Herr Abg. Kolb hat gefragt, wieso denn die Erwartungen sich nicht erfüllt hätten, die an die Hierherverlegung der Geologischen Landesanstalt geknüpft wurden. Man hat damals die Erwartung ausgesprochen, daß ein reger Verkehr stattfinden werde zwischen der Geologischen Landesanstalt und den hiesigen Behörden, die an der Tätigkeit dieser Anstalt interessiert sind: Ministerien, Domänenverwaltung, Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt, dieser rege Verkehr hat nicht stattgefunden, es haben ganz wenige persönliche Besuche der Anstalt durch Beamte dieser Stellen stattgefunden. Das erklärt sich ja auch mit dadurch, daß der Vorstand der Stelle eben nicht hier seinen Sitz hat und daß die Landesgeologen im allgemeinen auch nur im Winter hier sind, während sie im Sommer draußen Kartierungsarbeiten durchführen. Also diese Erwartung hat sich nicht erfüllt.

Die Einrichtung nun, daß ein Hochschulprofessor im Nebenamt an der Spitze der Anstalt steht, besteht nicht nur in Baden sondern auch in Württemberg, in Sachsen, in Hessen und in Elsaß-Lothringen. In Württemberg steht an der Spitze der Anstalt ein Professor der Technischen Hochschule in Stuttgart. Als die Geologische Landesanstalt vor nunmehr 30 Jahren gegründet wurde, hat man vor allem darauf Bedacht genommen, daß dadurch keine sehr erheblichen Kosten entstehen, und schon aus dieser Erwägung kam man zur Besetzung der Direktion im Nebenamt. Man war aber damals auch der Ansicht, daß diese Behörde nur vorübergehend bestehen werde. Man war der Ansicht, daß die Aufnahme des Großherzogtums 30 Jahre dauern werde und daß nach vollendeter Aufnahme eine Geologische Landesanstalt nicht mehr erforderlich sei. Die 30 Jahre sind nun umflossen, die Aufnahme ist jedoch nicht fertig, es werden voraussichtlich weitere 30 Jahre dazu erforderlich sein. Und ob man dann die Geologische Landesanstalt entbehren kann, das ist fraglich, das wollen wir denen überlassen, die nach 30 Jahren sich darüber den Kopf zu zerbrechen haben. Übrigens ist gleichwohl die Kartierung keine außergewöhnlich langsam durchgeführte Arbeit. Wir sind, obwohl es solange gedauert hat, verschiedenen anderen Staaten in der Aufnahme unseres Landes voraus. Für die Besetzung der Stelle des Direktors der Landesanstalt mit einem Hochschulprofessor sprachen aber auch noch andere, höhere Erwägungen, und zwar die Erwägungen, welche soeben der Herr Abg. Nebmann dargelegt hat. Die Landesanstalt muß auf wissenschaftlicher Grundlage beruhen, und dazu ist erforderlich, daß der Direktor mitten in der Wissenschaft steht und mit ihr fortschreitet. Es ist ferner dazu erforderlich, daß der Direktor seinerseits von den Detailarbeiten, die den Landesgeologen obliegen und die sie monatelang draußen im Lande festhalten, befreit ist, daß er sich auf die Leitung, auf die Kontrollierung der Arbeiten, auf die Angabe der Richtpunkte und Richtlinien beschränkt, und deswegen soll es eben ein Hochschulprofessor sein. Ich darf noch erwähnen, daß Herr Geheimrat Rosenbusch, als er von der Leitung der Anstalt zurücktrat, seine volle Befriedigung mit der Organisation, wie wir sie hier im Lande besitzen, ausgesprochen hat.

Wenn nun ein Hochschulprofessor die Leitung der Anstalt besorgen soll, so fragt es sich, ob es einer in

Heidelberg, in Karlsruhe oder in Freiburg sein soll. Von Heidelberg hat man früher schon abgesehen, das ist eine Sache, die der Vergangenheit angehört, auf die ich nicht zurückzukommen brauche. An der Technischen Hochschule in Karlsruhe ist kein ordentlicher Professor für Geologie; die außerordentlichen Professoren aber, die sich hier mit Geologie und Mineralogie beschäftigen, streben natürlich darnach, irgendwo eine ordentliche Professur zu erlangen, es ist also, wenn man einen hiesigen Professor an die Spitze stellen würde, auf eine Dauer des Zustandes nicht zu rechnen. Außerdem kommt in Betracht, daß im Beirat der Anstalt die ordentlichen Professoren von Freiburg und Heidelberg, soweit sie nicht Vorstände sind, sitzen. Es würde sich also ergeben, daß ein außerordentlicher Professor Vorstand der Anstalt wäre, und im Beirat würden ordentliche Professoren mitwirken.

Der Zustand mit den Sammlungen, wie er bisher gewesen ist, ist auch von uns als Mißstand empfunden worden. So schlimm ist er freilich nicht, wie es hier dargestellt wurde, daß die ganzen Sammlungen oder der größere Teil derselben in Kisten verpackt und nicht zugänglich gewesen ist. Ein großer Teil der Sammlungen war völlig geordnet in Schränken untergebracht und da in Schublade geordnet, und zwar hatte jeder der Landesgeologen diejenigen Teile der Sammlungen in seinem Geschäftszimmer, die sich auf die von ihm zu bearbeitenden Blätter bezogen, und dort waren diese Sammlungen auch zugänglich. Aber sie waren allerdings in unzureichendem Maße zugänglich, bei weitem nicht so, wie wenn sie öffentlich ausgestellt gewesen wären. Ein Teil der Sammlungen war allerdings auch in Kisten in verschiedenen Räumen untergebracht, die die früheren Privatwohnungen, die man für die Anstalt gemietet hatte, darboten. Nun ist unser Bestreben, wie ich schon früher gesagt habe, gerade darauf gerichtet, diese Zustände zu verbessern. Es ist in der Tat auch daran gedacht worden, einen Erweiterungsbau bei den hiesigen Sammlungen zu errichten, und dort diese Sammlungen unterzubringen. Allein dieser Erweiterungsbau, der ja auch aus andern Gründen sehr wünschenswert wäre, hat sich aus Rücksicht auf die finanzielle Lage verboten. Nun hoffen wir, daß in Freiburg mit der Zeit ein entsprechendes Unterkommen für diese Sammlung gefunden werden wird, vielleicht in Verbindung mit dem geologischen Institut, welches dort schon besteht. Auch dort wäre dazu allerdings ein Neubau erforderlich, der sich zur Zeit für Freiburg ganz ebenso wie für Karlsruhe verbietet. Einstweilen wollen wir aber in Freiburg die Anstalt in einer Weise unterbringen, die uns doch dem Ziele auch der Verwertung der Sammlung für die Allgemeinheit näher bringt, und wir haben Aussicht, entsprechende Räume zunächst mietweise zu bekommen.

Wenn nun also Heidelberg und Karlsruhe nicht in Betracht kamen, so kam Freiburg in Betracht, und da ist nun zu sagen, daß, wie ich schon hervorgehoben habe, der jetzige ordentliche Professor der Geologie eine ganz besonders tüchtige Kraft ist, dessen Leitung der Geologischen Landesanstalt die Gewähr gibt, daß sie sich auf wissenschaftlicher Höhe hält. Dieser Gelehrte ist unseren Verhältnissen auch in früheren Jahren keineswegs fern gestanden. Er hat seine Ausbildung auf dem Gymnasium und der Hochschule in Straßburg empfangen, kennt also die Verhältnisse unseres Südens genau, und außerdem hat er sich nun auch mit den Verhältnissen unseres Landes genau vertraut gemacht. Die Fakultät

in Freiburg hat die Zustimmung erteilt, daß sie auch bei künftigen Vorschlägen für die beiden Professuren in Freiburg darauf Bedacht nehmen wird, daß immer einer der dortigen Professoren in der Lage ist, die Leitung der Geologischen Landesanstalt zu übernehmen. Es wird also auf die Qualifikation der betreffenden Hochschullehrer Bedacht genommen werden. Damit schon ist, glaube ich, die Befürchtung widerlegt, daß nun die Geologische Landesanstalt sich zu einer Wanderanstalt entwickelt, wie der Herr Abg. Kolb gemeint hat. Auch wir würden das beklagen, wir wollen, daß sie ständig in Freiburg bleibt, und wir hoffen, daß dort Zustände geschaffen werden, welche allen Anforderungen genügen.

Übrigens trifft die Ansicht verschiedener Redner, daß die Tätigkeit der Geologischen Landesanstalt im Gange sein soll, vollzogen und nicht genügend für die Praxis nutzbar gemacht werde, nicht zu. Die Tätigkeit dieser Anstalt ist auch bisher für die Praxis sehr verwertet worden. Es hat z. B. nach dem Jahresbericht der Geologischen Anstalt für das Jahr 1909, der mir vorliegt, die Anstalt sich in dem Vorjahre mit geologischen Arbeiten insbesondere beschäftigt im Hinblick auf die Frage der Verwertung der Wasserkraft unserer verschiedenen fließenden Gewässer, also für die Stauwerke, deren erstes ja der Verwirklichung schon sehr nahe gerückt ist, das Murgtalwerk; es wurde deshalb das Blatt Bihlertal mit den Wasserläufen der Naumünzach und des Schwarzbaches bearbeitet, ferner für ein anderes Kraftwerk, von dem dieser Tage die Rede war, das obere Butach- und Gaslachthal, das mittlere Schluchtthal und der Auslauf des Schluchsees. Die Geologische Landesanstalt hat über diese Gebiete nicht nur Karten ausgearbeitet sondern auch ausführliche Gutachten mit Rücksicht auf diese praktischen Aufgaben abgegeben. Sie hat ferner Gutachten abgegeben über die Kalisalzgewinnung in Baden, über die Soolegewinnung bei Mosbach, für die Eisenerzindustrie Deutschlands, über die Trinkwasserbeschaffung für Baden-Baden, Bruchsal, Heidelberg und mehrere kleinere Orte, über den Kohlenbergbau bei Bergshaupten, sie hat Bahnbearbeitungen vorgenommen bei Oberschefflenz-Billigheim und im Murgtal Weisenbach-Zorbach. Ein Talverrenprojekt im Steinatal wurde von einem der Geologen bearbeitet. Die Landesgeologen haben ferner in mehreren landwirtschaftlichen Vereinen über die von ihnen aufgenommenen Blätter Vorträge gehalten. Es ist also, glaube ich, in der Beziehung schon sehr viel geschehen, und es sollen auf diesem Wege auch weiterhin Fortschritte gemacht werden.

Was die Wünsche der Stadt Karlsruhe betrifft, so ist es ja zu verstehen und gewiß auch zu begrüßen, daß die Stadt Karlsruhe den Wunsch hegt, die Anstalt hier zu behalten; allein bei der Organisation der Geologischen Landesanstalt muß eben doch vor allem darauf Wert gelegt werden, daß diese Organisation in sich selbst befriedigt, daß sie allen Ansprüchen genügt, und das ist aus den Erwägungen, die ich dargelegt habe, nur dann zu erreichen, wenn die Anstalt, wie jetzt beschaffen, nach Freiburg verlegt wird.

Abg. Diesterle (Zentr.): Ich hatte nicht die Absicht, bei diesem Titel das Wort zu ergreifen, nach der von dem Herrn Abg. Rebmann gemachten Provokation der Geistlichkeit kann ich aber nicht schweigen. Ich kann dieselbe nicht unwiderprochen ins Land hinausgehen lassen. Einmal erachte ich dieselbe als bei dieser Gelegenheit an und für sich außerordentlich deplaziert;

und wenn er von Liebe gesprochen hat, so muß ich sagen, daß diese seine Ausführungen alles eher als Liebe gezeigt haben. Seine Provokation ist aber auch sachlich höchst ungerechtfertigt. Wenn er uns den Vorwurf macht, als ob wir uns zu wenig um das Allgemeinwohl annehmen (Abg. Rebmann: Das habe ich nicht getan!), und wenn er gesagt hat, die Popularisierung der Wissenschaft zum Nutzen der Landwirtschaft wäre ein schönes Gebiet, wo der Klerus, wo die Geistlichkeit ihre Tätigkeit entfalten kann (Unruhe) — so habe ich ihn wenigstens verstanden —, so kann ich demgegenüber nur sagen, daß gewiß kein Stand im ganzen badischen Lande sich um das Allgemeinwohl und insbesondere auch um die Landwirtschaft so angenommen und sich solche Verdienste erworben hat wie gerade der katholische Klerus. Derselbe hat in mancher Beziehung geradezu bahnbrechend gewirkt, sowohl in waldbirtschaftlicher, wie auch in wiesenwirtschaftlicher Beziehung und in bezug auf den Ackerbau. Ich könnte eine Reihe von Geistlichen aus früherer und jetziger Zeit anführen, denen die Landwirte geradezu Großes verdanken, denen sie vorbildlich gewesen sind. Es wird überhaupt keinen gemeinnützigen Verein geben, in welchem nicht der Klerus seine Vertreter sendet und immer gestellt hätte. Wie in diesem so ist es auch auf anderen Gebieten; und gerade in der Naturwissenschaft haben wir unter dem Klerus recht hervorragende Vertreter in Chemie, auch in elektrowissenschaftlicher Beziehung, überhaupt in naturwissenschaftlichen Gebieten im allgemeinen. Ich erinnere nur an den selbst in Amerika sehr geschätzten Namen des Pfarrers Nägeli. Wenn die Betreffenden auf ihren Gebieten still wirken und ihre Sache nicht an die große Glocke hängen, so ist das jedenfalls keine Schande für sie. Ich glaube, der Herr Abg. Rebmann hätte verschiedenen Kategorien von Beamten das mit Recht näher legen können, was er dem Klerus der katholischen Kirche (Lachen links) und der Geistlichkeit überhaupt nahelegen wollte, verschiedenen Kategorien, die ihm näher stehen als diejenige, die er wahrhaftig nicht mit Liebe provoziert hat. Ich weise deswegen seine Provokation mit aller Entschiedenheit zurück (Beifall im Zentrum).

Abg. Kolb (Soz.): Ich bin mit dem Herrn Minister und dem Herrn Abg. Rebmann der Meinung, daß die Geologische Landesanstalt und das Wirken derselben auf streng wissenschaftlicher Grundlage beruhen muß. Das ist selbstverständlich. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Arbeit der Landesgeologen eine streng wissenschaftliche sein muß. Ich kann mir nicht vorstellen, daß nicht wissenschaftlich gebildete Leute eine solche Arbeit überhaupt machen könnten. Es ist auch erforderlich, daß diese Anstalt und die in ihr tätigen Personen mit der Wissenschaft in engster Fühlung bleiben. Auch das halte ich für selbstverständlich, wie auch jeder andere Wissenschaftler darauf sehen muß, daß er mit den Fortschritten der Wissenschaft immer aufs engste vertraut ist. Dasselbe gilt auch für diese Leute. Denn ich kann mir wiederum nicht denken, daß ein erfolgreiches Arbeiten eines Landesgeologen möglich wäre, ohne daß er mit den wissenschaftlichen Fortschritten auf seinem Gebiete in ständiger Fühlung bliebe. Das alles beweist aber jedenfalls nicht, daß gerade ein Professor der Geologie unbedingt Vorstand dieser Anstalt sein muß und daß die jetzige Organisation zweckmäßig ist. Ich kenne die Verhältnisse gar nicht näher, aber ich muß mir sagen: Wenn es möglich ist, daß ein Herr, der droben in Freiburg sitzt, die Anstalt leitet

und nur alle paar Wochen hierherkommt, dann muß es ebensovollt möglich sein, daß einer der Herren, die in der Anstalt selbst tätig sind, das machen kann. Was soll der Mann für große Organisationsarbeiten machen, wenn er die Sache so ganz nebenher, im Nebenamt erledigen kann und zwar zur Zufriedenheit der Anstalt und der Zwecke, denen sie dient! Ich bin deshalb nach wie vor der Meinung, daß man die Landesgeologen nicht zurücksetzen sollte. Denn es ist eine Zurücksetzung für die Leute, wenn ein Professor an die Spitze berufen wird, während man den Leuten, die ganz genau denselben Studiengang durchgemacht haben, die wissenschaftlich genau so gebildet sind wie ein Hochschulprofessor, die 10, 15 und noch mehr Jahre als Spezialisten auf diesem Gebiet tätig sind, die Leitung der Anstalt nicht anvertraut. Ich meine, diejenigen organisatorischen Arbeiten, die bei dem nicht großen Umfang der Anstalt zu leisten sind, kann ebensovollt auch einer der Landesgeologen leisten, und wenn das von vornherein gesehen wäre, dann hätten wir überhaupt gar nicht notwendig gehabt, die Anstalt jetzt zum zweiten Male zu verlegen, dann hätte sie ganz gut, seinerzeit in Heidelberg bleiben können, sie hätte nicht nach Karlsruhe verlegt werden müssen und würde jetzt nicht wieder nach Freiburg verlegt.

Der Herr Minister hat die Hoffnung ausgesprochen, daß die Anstalt in Freiburg ein entsprechendes Unterkommen finde. Daraus ist zu entnehmen, daß man eigentlich eine sichere Unterlage für das Unterkommen der Anstalt in Freiburg noch nicht hat, sondern daß die ganze Sache genau so wie in Karlsruhe vorerst in der Schwebe bleibt und lediglich dem persönlichen Wunsche des Leiters der Anstalt entsprechend die Anstalt hat verlegt werden müssen. Das halte ich nicht für zweckdienlich, daß man heute, in der Zeit der knappen Geldmittel, wo man manchmal selbst ein paar hundert Mark spart, eines Wunsches eines Mannes wegen, den man ganz gut als Leiter entbehren kann, auf einmal größere Summen Geldes ausgibt und die Anstalt verlegt, ohne daß für die Anstaltszwecke auf Jahre hinaus vorerst etwas zweckdienliches geleistet wird. Deshalb kann mich die Auskunft des Herrn Ministers in keiner Weise befriedigen. Aber an der Sache selbst ist wohl nichts mehr zu ändern, und ich möchte deshalb nochmals den dringenden Wunsch aussprechen, daß man darauf bedacht sei, die Anstalt auf eigene Füße zu stellen und auch die Leitung nicht mehr im Nebenamt besorgen zu lassen, sondern die Leitung einem der Landesgeologen anzuvertrauen. Wenn man darauf hinweist, daß in Württemberg und Elsaß-Lothringen die Sache genau so liegt wie hier, so kann man umgekehrt auf andere Staaten verweisen, wo es nicht so ist. In Bayern ist die Geologische Landesanstalt auf eigene Füße gestellt, und wenn ich nicht ganz falsch unterrichtet bin, ist der Leiter der bayerischen oder württembergischen Geologischen Landesanstalt einer der Herren, die früher bei uns in der Geologischen Landesanstalt tätig waren. Ich kann die Empfindung nicht los werden, daß es eigentlich ein peinlicher Zustand ist, wenn Herren, die schon 10 und 15 Jahre und noch länger in der Anstalt tätig sind, alle paar Jahre einen anderen Professor als Leiter hingesezt bekommen, wo sie sich doch sagen müssen, sie könnten die Arbeit selbst ebenso gut besorgen, und die wissenschaftliche Arbeit würde darunter zweifellos nicht Not leiden.

Was nun die praktische Verwertung der Arbeiten betrifft, so ist ohne weiteres zuzugeben, namentlich nach dem, was der Herr Minister mitgeteilt hat, daß auf

diesem Gebiete recht erfreuliches geschehen ist. Aber auf der anderen Seite kann man doch wohl nicht ernstlich bestreiten, daß durch diesen Zwitterzustand, in dem sich die Anstalt heute befindet, an eine ausgiebige praktische Verwertung des bereits gesammelten Materials nicht zu denken ist. Solange die Anstalt eben nicht in der Weise ausgebaut wird, wie es im Interesse der Sache läge, ist das gar nicht gut möglich. Man kann da weder der Regierung noch den Landesgeologen einen Vorwurf machen, das bringen die Verhältnisse mit sich. Wünschenswert wäre es jedenfalls, wenn man auf dem Gebiete der land- und forstwirtschaftlichen Bodenkarten einmal näheres zu hören bekäme. Das wäre, glaube ich, im Interesse der Landwirtschaft sehr wünschenswert, wenn auf diesem Gebiete die praktische Arbeit etwas rascher vorwärts schreiten würde. Das war ja im Hinblick auf die sonstige Tätigkeit bisher nicht gut möglich; das ist ein Wunsch, den ich ausspreche, der vielleicht gelegentlich berücksichtigt werden kann.

Abg. Rebmann (natl.): Ich bin mir nicht bewußt, daß ich durch den Ton oder durch den Inhalt meiner Ausführungen mich einer Provokation schuldig gemacht hätte, die mir der Herr Abg. Dieterle jetzt zuschiebt. Er hat zur Begründung dessen auch weit über das hinausgreifen müssen, was ich gesagt habe, und er hat Dinge zu Hilfe nehmen müssen, die ich weder gesagt, noch an die ich gedacht habe. Zunächst habe ich weder das Wort katholisch noch das Wort evangelisch gebraucht. Das wäre auch ein Widerspruch zu dem Punkt, von dem ich ausgegangen bin. Denn in Württemberg teilen sich katholische und evangelische Theologen ganz brüderlich in diese Arbeit und sind in gleichem Maße an ihr und an ihrem Verdienst beteiligt. Auch habe ich mich ganz streng auf diesen einen Ausschnitt beschränkt und bin von der Tatsache ausgegangen, daß der Klerus in Württemberg sich in ausgedehntem Maße an dieser Arbeit und an der Popularisierung der mit ihr verbundenen Kenntnisse beteiligt hat, während das hier in Baden nicht der Fall ist. Ich habe auch auf die Gründe hingewiesen, die nicht im Klerus selbst liegen, sondern in den äußeren Verhältnissen, weil eben die Geistlichen in Württemberg infolge der Organisation des Stifts in Tübingen und der ganzen Organisation der Landesuniversität ganz anders an dieser Stelle mit den Landesverhältnissen vertraut gemacht worden sind und vertraut gemacht werden, als das bei uns der Fall ist. Ich verstehe also die Zurückweisung nicht, die mir Herr Abg. Dieterle hat zuteil werden lassen, und ich muß sie deswegen zurückweisen, weil ich von dem, was er mir untergeschoben hat, nichts gesagt habe.

Ich habe dann fernerhin noch darauf hingewiesen, wie außerordentlich geistig, gemütllich und körperlich nützlich die Beschäftigung der Geologen ist, weil ihre Arbeiten abwechseln zwischen der Arbeit draußen im Feld und der Arbeit in der Gelehrtenstube, und wie sie den Menschen gesund und alt macht, und ich habe da nur den Wunsch ausgedrückt, daß auch die Geistlichkeit unseres Landes diese ihr hier gebotene günstige und schöne Gelegenheit benütze. Ich habe kein Wort weiter gesprochen. Ich weiß ganz genau, welche Verdienste um die Wissenschaft sich die Geistlichkeit auf allen möglichen Gebieten erworben hat, ich bin durchaus bereit, das anzuerkennen, ich habe aber in diesem Zusammenhang keine Veranlassung gehabt, davon zu reden. Ich muß nur annehmen, daß ich hier eine Stelle berührt habe, die in der

Nähe eines sehr empfindlichen Hühnerauges liegt (Geiterkeit), das den Herrn Kollegen Dieterle zu schmerzen pflegt. Aber das Hühnerauge selbst habe ich nicht berührt (Beifall und Geiterkeit links).

Abg. **Hummel** (fortschr. Sp.): Es sind mir einige Bedenken an den Gründen der Großh. Regierung aufgetaucht, die für die Verlegung der Geologischen Landesanstalt nach Freiburg bestimmend ein sollen. Die ganze Angelegenheit scheint ja eine Personenfrage zu sein. Man hat dem jetzigen Leiter der Geologischen Landesanstalt das Versprechen gemacht, daß die Anstalt nach Freiburg verlegt wird, um ihn zu bestimmen, an der Universität Freiburg zu bleiben. Es scheint mir prinzipiell bedenklich, daß man derartige Versprechungen macht, um Professoren zum Verbleiben an Hochschulen zu veranlassen, und ich möchte auf diesen Gesichtspunkt wenigstens hingewiesen haben. Das eine aber scheint mir aus verschiedenen Gründen außerordentlich wichtig zu sein: die Geologische Landesanstalt zu einer selbständigen Anstalt mit einem selbständigen Leiter, mit einem Leiter im Hauptamt zu machen. Das wäre wohl auch eine Regel der Sparanleihe. Jetzt bezieht der nebenamtliche Leiter der Geologischen Landesanstalt ein ziemlich erhebliches Nebengehalt, während eine jetzt schon der Anstalt angehörige Persönlichkeit vielleicht nur eine geringe Erhöhung ihres jetzigen Gehaltes erfahren würde, wenn sie mit der Leitung der Anstalt betraut würde.

Es ist nun seitens der Regierung davon gesprochen worden, man hätte mit der Verlegung der Geologischen Landesanstalt nach Karlsruhe nicht die Erwartungen erfüllt gesehen, die man seinerzeit an die Verlegung hierher geknüpft habe. Dazu möchte ich doch einige Worte sagen. Man hat ausgeführt, es hätte sich insbesondere nicht die Fühlung mit der Technischen Hochschule herbeiführen lassen, die man erwartet hätte, und zwar deshalb, weil an der Technischen Hochschule wie in der Stadt Karlsruhe überhaupt nicht die nötige Bibliothek vorhanden wäre, die in Freiburg bei der Universität zu finden wäre. Ich meine, wenn eine Anstalt wie die Technische Hochschule in Karlsruhe keine geologische Bibliothek besitzt, die genügend ist, um einer Geologischen Landesanstalt zu dienen, so wäre es höchste Zeit, die Technische Hochschule mit einer solchen Bibliothek auszustatten. Das würde also nur hierfür sprechen, aber nicht dafür, daß man die Geologische Landesanstalt von Karlsruhe wegverlegt. Durch die Verbindung mit der Technischen Hochschule in Karlsruhe wäre übrigens der wissenschaftliche Charakter der Geologischen Landesanstalt genau so gewahrt, wie wenn man sie mit der Universität in Freiburg verbindet. Wenn sich die nötige Fühlung mit den Behörden nicht hat erreichen lassen, so kommt das offenbar daher, weil bei den Behörden nicht der nötige gute Wille vorhanden war, um diese Fühlung mit der Geologischen Landesanstalt zu erhalten.

Ich bin wie verschiedene Herren Redner gleichfalls der Meinung, daß es besser wäre, man würde die Geologische Landesanstalt zu einer selbständigen Anstalt mit einem Leiter im Hauptamt erheben, weil das die einzige Garantie dafür wäre, all den Dingen, die man jetzt als Mängel empfindet, abzuwehren, insbesondere auch deshalb, weil man dadurch in viel höherem Maße eine Fühlung zwischen dem Leiter der Anstalt und seinen Mitarbeitern herbeiführen könnte, als sie vorhanden ist, wenn ein Leiter im Nebenamt die Anstalt führt.

Für diese Anstalt wären immerhin einige wichtige Aufgaben noch zu lösen, auf die ja auch schon hingewiesen worden ist. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß die jetzige geologische Landesanstalt, die unbestreitbar eine vor-

zügliche wissenschaftliche Leistung ist, nicht populär genug ist, sodaß es vielleicht wünschenswert wäre, neben dieser wissenschaftlich ausgearbeiteten Karte mit ihren wissenschaftlichen Bezeichnungen auch ein Kartenmaterial populärer Art herzustellen, Kartenmaterial für landwirtschaftliche Zwecke, für Zwecke des Gewerbes usw. Das ist aber meines Erachtens nur möglich, wenn die Anstalt selbständig wird, wenn sie ein eigenes Heim bekommt, in dem auch ihre Sammlungen in einer Art und Weise untergebracht sind, die die Garantie dafür bietet, daß sie in vollem Maße ausgenützt werden können.

Berichterstatter Abg. **Blümmel** (Zentr.): Die Gründe, welche für die Verlegung der Anstalt nach Freiburg maßgebend waren, sind vom Herrn Minister und vom Herrn Abg. Nebmann in erschöpfender und meiner Meinung nach auch überzeugender Weise dargelegt worden. Ich kann daher darauf verzichten, sie nochmals anzuführen, und möchte nur noch hervorheben, daß bei der Behandlung der Frage in der Kommission ein Widerspruch gegen die Verlegung nach Freiburg sich nicht erhoben hat, so daß ich annehmen konnte, daß die Budgetkommission in dieser Frage einig gehe.

Im übrigen ergreift Niemand das Wort.

Der Kommissionsantrag auf Genehmigung der beratenen Positionen wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Im Auftrage der Budgetkommission habe ich die Ehre, Ihnen über die Anforderung unter § 70, Güterwagen, des Eisenbahnbaubudgets für 1910 und 1911 Bericht zu erstatten.

Mit Schreiben vom 12. März d. Js. hat das Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten an den Herrn Präsidenten unseres Hauses den Wunsch ausgesprochen, es möchten, weil voraussichtlich die Behandlung des Eisenbahnbaubudgets längere Zeit in Anspruch nehmen werde, einige dringliche Anforderungen, die in diesem Schreiben namhaft gemacht worden sind, eine vorausgehende Behandlung erfahren, wie das auch in früheren Landtagen wiederholt stattgefunden hat. Die Erledigung der Angelegenheit wurde der Budgetkommission übergeben, und hat dieselbe in ihrer letzten Sitzung diese Angelegenheit in Gegenwart der Großh. Regierung beraten und ist mit derselben darüber einig geworden, daß zunächst die Position § 70, Güterwagen, als dringlichste vorausgenommen werden solle, während die weiter vorgeschlagene Position in einer späteren Sitzung behandelt werden soll.

Die Anforderung wird in den Erläuterungen zum Budget und im Beisetz zum Baubudget näher begründet. Die Großh. Regierung bezieht sich in ihrer Begründung wiederum auf das Abkommen des Staatsbahnwagenverbandes, der am 1. April 1909 ins Leben getreten ist, und worüber die Großh. Regierung uns unter dem 30. November v. J. eine besondere Denkschrift überreicht hat. Die Denkschrift behandelt die ganze Angelegenheit dieses Staatsbahnwagenverbandes. Ich will aber deshalb auf die Materie nicht eingehen, weil über diese Denkschrift anlässlich der Beratung des Eisenbahnbetriebbudgets, die ja gewöhnlich der Beratung des Eisenbahnbaubudgets vorangeht, verhandelt

werden wird, und weil sich dort Gelegenheit geben wird, näher auf den Inhalt der Denkschrift einzugehen.

Aus der Regierungsbegründung ist hervorzuheben, daß ein Sollbestand des Güterwagenparkes aller Eisenbahnverwaltungen für den 1. April 1909 festgelegt war, und zwar für Baden ein solcher von 17406 Eisenbahngüterwagen. Zur Auffüllung dieser Stückzahl sei die Beschaffung von 875 Wagen notwendig, wovon auf das Baubudget 603 Stück, auf das Betriebsbudget 272 Stück entfallen. Nach den Beschlüssen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes habe jede Eisenbahnverwaltung den Bestand ihres Güterwagenparkes, der auf den 1. April 1909 festgesetzt war, in den nächsten 3 Jahren noch wesentlich zu erhöhen, und zwar im Jahre 1909 um 4 Proz., im Jahre 1910 ebenfalls um 4 Proz., und im Jahre 1911 um 3 Proz. Das bedeute für Baden eine weitere Anschaffung von 2033 Stück. Es seien daher im Baubudget zunächst einmal die 603 Wagen, die zu dem Sollbestand des 1. April 1909 gehören, sowie diese weiteren 2033, im ganzen also 2636 Güterwagen neu zu beschaffen. Der Kostenaufwand für diese Ergänzung des Güterwagenparkes wird veranschlagt auf 9 391 910 M. Der Bedarf an Gepäc- und an Bahndienstwagen sei durch die in der Budgetperiode 1908/1909 erfolgten Lieferungen bis auf weiteres gedeckt, sodas von einer Anforderung zur Beschaffung solcher Wagen abgesehen werden könne. Es werden nur noch weiter angefordert zwei Untersuchungs- und Montagewagen für die Wiesentalbahn. Wie Sie aus dem Budget ersehen, soll die Wiesentalbahn elektrifiziert werden, und dazu sind diese Wagen notwendig; sie verursachen einen Kostenaufwand von 21 000 M. Zur Anforderung treten noch an Verwaltungsaufwand rund 24 000 M., was der abgerundeten Gesamtanforderung entspricht. Soviel zur Begründung der Großh. Regierung.

Anlässlich der Beratung dieser Position in der Budgetkommission sind nun einige Wünsche und Anregungen hervorgetreten, die ich hier kurz erwähnen will.

Zunächst wurde von einer Seite darauf hingewiesen, daß es im Interesse unseres Obstbaues notwendig wäre, daß eine genügende Anzahl von Obst-Transportwagen mit Luftbremse zur Ermöglichung der Einstellung dieser Wagen in die Personen- und Sitzüge vorhanden seien und daß dafür gesorgt werde, daß die Obst-Transportwagen jeweils rasch wieder an die Versandstelle zurückkommen, um eben für unseren Obstverand in der Herbstzeit immer wieder das richtige Material zur Verfügung zu haben. Die Großh. Regierung hat daraufhin mitgeteilt, daß nach beiden Richtungen hin Vorzüge getroffen werden solle. Es werde eine befriedigende Anzahl Obsttransportwagen mit dieser Luftbremse versehen werden, und weiterhin sei in dem Übereinkommen betreffs des Staatsbahnwagenverbandes vorgesehen, daß die Spezialwagen, zu denen auch die für den Obsttransport besonders ausgerüsteten Wagen gehören, rechtzeitig wieder zurückkommen; es sei vorbehalten, daß sie im Gegensatz zu den anderen Wagen, bei denen das Übereinkommen dahingehet, daß die Wagen nicht leer laufen, sondern belastet zurückgehen sollen, leer zurücklaufen dürften. Aus dieser Erklärung der Großh. Regierung geht hervor, daß den berechtigten Interessen der Landwirtschaft genügend Rücksicht getragen ist.

Von einer andern Seite wurde weiter darauf hingewiesen, daß es wünschenswert wäre, Aufklärung darüber zu erhalten, ob es richtig ist, daß in Zukunft nur noch Güterwagen mit 15 Tonnen Belastung angeschafft werden sollen oder ob auch noch Güterwagen mit 10

Tonnen Belastung, wie wir sie bisher meistens gehabt haben, angeschafft würden. Dann wurde der Wunsch ausgesprochen, es möge für den Viehtransport dadurch gesorgt werden, daß man hierfür kleinere Wagen zur Verfügung stelle und daß überhaupt die betreffenden Wagen entsprechend ausgestattet würden. Darauf hat die Großh. Regierung geantwortet, es werde dafür Vorzüge getroffen, daß die nötigen Viehtransportwagen vorhanden und immer mit der nötigen Ausrüstung versehen seien. Auch hat sie die Mitteilung gemacht, daß man tatsächlich von jetzt ab nur noch Wagen mit 15 Tonnen und keine mehr mit 10 Tonnen Tragkraft herstellen wolle. Dabei wurde von der Großh. Regierung noch erwähnt, es wäre nicht ausgeschlossen, daß, wenn auch nicht sofort, unter Berücksichtigung dieser Wagenverhältnisse eine Tarifänderung für einzelne Gattungen von Gütern eintreten könne. Eine derartige Tarifänderung wäre natürlich insbesondere für den Viehtransport wünschenswert, weil sonst, wenn tatsächlich nur noch 15-Tonnenwagen geführt werden, unter Umständen eine große Verteuerung der Frachten eintreten könnte.

Von anderer Seite wieder wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht zweckmäßig wäre, wenn die Großh. Regierung dazu überginge, die Herstellung ihres Wagenparkes in Regiebetrieb zu übernehmen. Von der erwähnten Seite wurde die Meinung ausgesprochen, daß das durchaus nicht teurer als beim gegenwärtigen System käme, es werde im Gegenteil für die Eisenbahnverwaltung dabei ein gewisser Gewinn herauskommen. Der Herr Minister hat aber nicht in Aussicht gestellt, eine derartige Maßnahme ins Auge zu fassen; er hat sich vielmehr dahin ausgesprochen, daß auf Grund der gemachten Erfahrungen der Staatsbetrieb nicht billiger sondern teurer sei als der Privatbetrieb, und daß man deshalb auf diese Anregung nicht eingehen könne. Außerdem würde aber auch für unsere Wagenfabriken eine Konkurrenz geschaffen, die ihre Bedenken hätte. Es wäre vorauszu- zusehen, daß, wenn der Staat eine Waggonfabrik größeren Stils errichten würde, dadurch die jetzt bestehenden Fabriken bedeutend geschädigt würden. Es könne doch nicht Aufgabe des Staates sein, daß er nach der Seite hin durch Konkurrenz seine eigenen Angehörigen schädige. Wenn auf die amerikanischen Eisenbahnverhältnisse hingewiesen wurde, so hat der Herr Minister mit Recht entgegnet, daß die Eisenbahnverhältnisse in Amerika eben wesentlich andere als bei uns sind, daß man dort nicht den Staatsbetrieb sondern den Betrieb durch große Privateisenbahngesellschaften hat, und daß diese großen Gesellschaften tatsächlich in der Lage sind, eine freiere Bewegung zu entfalten, als das bei einem Regiebetriebe des Staates der Fall sein könnte. Die Kommission selbst hat hierzu keine Stellung genommen, so daß ich mir als Berichterstatter verlagen kann, darauf weiter einzugehen.

Zum Schluß möchte ich namens der Budgetkommission den Antrag stellen, das Hohe Haus wolle für die unter Ausgabe Titel III § 70 Güterwagen des Eisenbahnbaubudgets für die Jahre 1910 und 1911 eingestellten 9 437 000 M. die landständische Genehmigung in vorausgehender Beschlusfassung erteilen und über den Antrag in abgekürzter Form beraten.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Schwall (Soz.): Diese Position von über 9 Millionen für die Beschaffung von neuen Güterwagen

beranlaßt mich, wie schon in der Kommission so auch hier im Plenum den dringenden Wunsch auszusprechen, man möge seitens des Staates dazu übergehen, die Beschaffung von Wagen, und zwar sowohl von Güterwagen als von Personenwagen, in Staatsregie zu übernehmen.

Was mich in erster Linie beranlaßt, diesen dringenden Wunsch zu äußern, ist die Tatsache, daß, wie uns schon während der Kommissionsberatung mitgeteilt worden ist, in Zukunft ein anderes Verfahren in bezug auf die Reparaturen eingeleitet werden soll, als es früher bei uns üblich war. Früher hatten wir das sogenannte Großreparatursystem, das darin besteht, daß die Wagen durch fortgehende große Reparaturen stets auf möglichst neuem Stand gehalten werden. Dieses System soll in Zukunft einem andern System, dem sogenannten Totfahrtsystem weichen, das in Amerika längst eingeführt ist und nun auch in Preußen angewendet wird. Bei diesem System wird der Wagen, solange er benützt wird, nur betriebsfähig erhalten, große Reparaturen werden aber nicht mehr daran vorgenommen. Bei Anwendung eines Systems wie das eben erwähnte, das bei uns zur Einführung gelangen soll oder bereits schon eingeführt ist, wird ein größerer Teil der Arbeiter, die heute in den Betrieben und Hauptwerkstätten des Staates beschäftigt sind, brodos oder wenigstens überflüssig, wie auch bei den Beratungen bereits gesagt worden ist, daß wir tatsächlich jetzt schon nicht nur an Beamten sondern auch an Arbeitern Überfluß haben. Das gibt mir Veranlassung, hier den Wunsch zu äußern, daß man, wenn man nicht mehr große Reparaturen in der Form vornimmt, wie es bis jetzt der Fall war, doch dazu übergehen könne, einen Teil der neu zu erstellenden Wagen, die jetzt der Privatindustrie zugewendet werden, selbst in eigener Regie auszuführen. Ich möchte bemerken, daß wir bisher schon bei unseren großen Reparaturen in der Hauptwerkstätte eine große Anzahl von neuen Güterwagen sowohl wie auch von Personenwagen hergestellt haben. Die Personenwagen wurden allerdings nicht vollständig neu hergestellt, denn das Untergestell wurde belassen, aber der Aufbau, der Kasten wurde neu hergestellt, und ich meine, wenn man es schon so weit fertig gebracht hat (und es ist ganz gut gegangen), so wird man auch in Zukunft, insbesondere, wenn man bedenkt, daß man jetzt viel rascher neue Wagen beschaffen muß, dazu übergehen können, derartige neue Wagen bei uns in eigener Regie zu erbauen. Die Einrichtungen dazu sind größtenteils getroffen, so daß man in der Hauptwerkstätte, wie ich glaube, keine großen Änderungen vorzunehmen braucht. Es scheint mir auch nicht richtig zu sein, daß, wie mir seitens der Regierung entgegengehalten wurde, der Staat entschieden teurer arbeitet als die Privatindustrie. Ich bin 17 Jahre in der Eisenbahnhauptwerkstätte tätig gewesen und weiß genau, wie die Verhältnisse dort gelagert sind; ich weiß, was dort geleistet werden kann u. was man verlangen kann, und ich bin überzeugt, daß unsere Wagen, die wir in der Eisenbahnhauptwerkstätte hergestellt haben, jedenfalls besser, sicherer und genauer gearbeitet waren als die, welche in der Privatindustrie hergestellt worden sind. Wenn die von der Privatindustrie hergestellten Wagen zu uns gekommen sind, so wurden sie zunächst (das ist auch heute noch der Fall) einer Prüfung unterzogen, bei der ich jedesmal herausgestellt hat, daß in der Hauptwerkstätte außerordentlich kostspielige Nachreparaturen gemacht werden mußten. Wenn die Kosten dieser Nachreparaturen, die jedesmal gemacht worden sind und auch heute noch gemacht werden, zu dem Preise, den die Privat-

industrie fordert, hinzugeschlagen werden und dann ein Vergleich gezogen wird mit dem, was die Herstellung eines Wagens in der Hauptwerkstätte gekostet hätte, dann bin ich der Überzeugung, daß wir jedenfalls dazu kommen können, zu erklären, daß wir die Wagen ebenso billig anfertigen können, als wir sie von der Privatindustrie erhalten. Ich will damit der Privatindustrie nicht die Fähigkeit absprechen, diese Wagen ebenfalls richtig anfertigen zu können. Ich will auch nicht haben, daß wir den Wagenbedarf voll und ganz in eigene Regie übernehmen. Ich möchte nur dafür plädieren, daß wir einen Teil der Wagen selbst anfertigen, weil dadurch die Möglichkeit geschaffen wird, unsere Werkstätteanlagen besser auszunützen. Auf Grund des sogenannten Totfahrtsystems der Güterwagen werden ja wahrscheinlich unsere Einrichtungen auf andere Weise nicht mehr ausgenützt werden können, das wäre aber nicht im Interesse des Staates gelegen. Es kommt hinzu, daß auf allen Gebieten Monopolbildungen bemerkbar sind. Überall tauchen Syndikate usw. auf. Diese Erscheinung wird auch bei uns im Laufe der Zeit insofern mehr und mehr zur Geltung kommen, als, wenn wir Güterwagen, Personenwagen oder auch Lokomotiven zur Ausschreibung bringen, wir dann von überall her eine einheitliche Forderung bekommen, weil alle Fabrikanten sich zusammengeschlossen haben, so daß nur noch eine einzige Stelle die Preise diktiert und wir wohl oder übel gezwungen sind, die erhöhten Syndikatspreise zu bezahlen. Ich meine, der Staat hätte jedenfalls die Aufgabe, sich bei Zeiten umzusehen, um gegenüber derartigen Forderungen, wie sie doch schon da und dort aufgetaucht sind, rechtzeitig Stellung nehmen zu können.

Im Interesse unserer Arbeiter ist es vor allen Dingen auch gelegen — es ist das zwar bestritten worden, ich betone es aber mit Nachdruck —, daß unsere Handwerker, die bis jetzt in den Staatswerkstätten die großen Reparaturen ausgeführt haben, nicht fernerhin lediglich in der Kleinreparatur als sogenannte Flickschuster verwertet werden. Ich meine, sie haben auch einen Anspruch darauf, ein anständiges Stück Arbeit zu bekommen. Der Herr Ministerialdirektor hat wohl gesagt, er glaube, es sei für einen solchen Arbeiter, der kleine Reparaturen macht, eine größere Intelligenz notwendig als für den Arbeiter, der neue Gegenstände anfertigt. Ich weiß nicht, wie ich mir das zurechtlegen soll. Ich bin mir als Handwerker wohl bewußt, daß man viel lieber ein größeres Stück Arbeit anfertigt, wobei man auch sieht, was man zustande gebracht hat, womit man etwas zeigen kann und worauf man stolz sein kann. Ich lege großen Wert darauf, daß der Handwerker und der Arbeiter einen gewissen Stolz darein setzt, eine Arbeit fertig gestellt zu haben und sie auch in einer gewissen Zeit fertig gestellt zu haben. Es kommt da der Ehrgeiz im allgemeinen zum Ausdruck. Wenn der Arbeiter aber bloß da einen Nieten, dort eine Riete oder eine Schraube usw. zu befestigen und anzubringen hat, so wird er größere Arbeiten nicht mehr ausführen können, und er wird mehr und mehr zum Tagelöhner degradiert. Das liegt nicht im Interesse des Staates, das liegt auch nicht im Interesse der Handwerker und Arbeiter selbst.

Ich möchte also den dringenden Wunsch hier aussprechen, die Staatsregierung möge von ihrem jetzigen Standpunkt abgehen und möge veranlassen, daß in Zukunft ein Teil der notwendigen Wagen, sowohl Güterwagen wie auch Personenwagen, in Staatsregie angefertigt werden.

Hg. Geppert (Zentr.): Als einen Sonnenblick durch das düstere Gewölk unserer badischen Eisenbahnfinanzen möchte ich das Ergebnis des deutschen Staatsbahnwagenverbandes bezeichnen, da uns dadurch 729 000 Mark Ersparnisse zugute kommen sollen. Beim Lesen der Denkschrift bin ich nach verschiedenen Richtungen hin auf sehr erfreuliche Erscheinungen gestoßen, aber auch auf Punkte, die mir für unsere badischen Verhältnisse nachteilig erschienen sind. (Der Präsident bittet den Redner, dem Beispiele des Herrn Berichterstatters folgend die Frage des Staatswagenverbandes aus der heutigen Debatte auszuschneiden, da sie erst bei der Hauptberatung des Eisenbahnbudgets behandelt werden solle.) So heißt es auf Seite 9, vorletzte Zeile: „Auch die Bestellung von sogenannten Spezialwagen, d. h. von Wagen mit besonderen Einrichtungen oder von besonderer Größe, ist im allgemeinen besser geworden als früher, da im Verbands eine größere Anzahl solcher Wagen zur Verfügung steht. Dies trifft namentlich auch für die Holzwagen, die Aufleitungswagen für Obsttransporte und die gedeckten Güterwagen mit größerer Ladefläche zu.“ Soweit die Aufleitungswagen hier gemeint sind und die sogenannten Ventilationswagen für den Obsttransport, bringt Baden zweifelsohne die meisten derartigen Wagen in die jetzige Gemeinschaft ein. Die badische Verwaltung ist ja die erste gewesen, welche derartige Wagen gebaut und auch damals in Mannheim unter größter Anerkennung selbst ausländischer Verwaltungen ausgestellt hat. Im Gegensatz aber zu diesem Vorgehen steht auf Seite 10, Zeile 36 der Denkschrift der Satz: „Vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung ist eine Beschränkung der Zahl der Spezialwagen an sich deshalb erwünscht, weil durch die Beschaffung einer großen Zahl solcher Wagen nicht nur die Verwaltungskosten (Kosten der Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung) sondern auch wegen der vermehrten Leerläufe die Betriebskosten erhöht werden.“ In dem hier gemeinten allgemeinen Sinn ist diese Bemerkung für unsere badischen Verhältnisse nicht akzeptabel. Der große Frühobstversand unseres Landes, der bei guten Ernten auf 5 Stationen unseres Mittellandes allein in kurzer Zeit mindestens 300 000 Zentner erreichen wird, macht uns doch zur Pflicht, dafür zu sorgen, daß wir genügend solche Wagen zur Verfügung haben, denn sonst würden die bedenklichsten Störungen im Frühobstversand eintreten müssen. Der Eisenbahnverwaltung ist bekannt, daß es sich da um sehr rasch in Fäulnis übergehende Ware handelt, die in zwei Tagen schon dem Verderben preisgegeben ist. Da muß unsere Verwaltung bestrebt sein, bei der jetzigen großen Ergänzung des Güterwagenparks ihr Augenmerk darauf zu richten, daß diese Spezialwagen entsprechend vermehrt werden. Allerdings sagt eine Bemerkung auf Seite 5 der Denkschrift, daß diese Wagen als Spezialwagen anzusehen sind und daß sie in kurzer Frist an die Ausgangsstation wieder zurückgelangen müssen. Aber die Erfahrung lehrt doch, und auch die Erfahrung in Bühl bestätigt das, daß diese Wagen nicht so rasch zurückkommen. Es gehen immerhin 5 bis 6 Tage darüber hin, bis sie wieder zur Verfügung stehen. In Bühl ist es tatsächlich letztes Jahr bei der großen Steinobsternte vorgekommen, daß schon nach Verlauf von 3 Wochen ein Mangel an derartigen Wagen eingetreten ist. Ich meine da nicht allein ausschließlich diese Spezialwagen sondern auch die Wagen, die mit der Westinghouse-Bremse ausgerüstet sind, denn nur diese Wagen dürfen mit den Eilzügen und Personenzügen befördert werden. Von Bühl gehen nun ganze Güterzüge mit Frühobst ab.

Diese Züge müssen aber unterwegs geteilt werden. Da aber die Wagen dieser Züge zum großen Teil gewöhnliche Güterwagen sind, besteht der Nachteil und die Komplikation, daß diese Wagen, weil es eben keine Wagen mit Westinghouse-Bremse sind, nicht in Eil- oder Personenzügen weiterreisen können, sobald ihr Transport sich sehr verlangsamt und die Empfänger alsdann wegen verspäteten Empfanges in große Verlegenheit kommen. Ich will damit nicht sagen, daß diese Westinghouse-Bremsewagen als Spezialwagen anzusehen sind; ich glaube aber immerhin, daß unsere Verwaltung ein sehr dringendes Interesse daran hat, nachzuprüfen, ob die anderen Verwaltungen mit der Anschaffung dieser Wagen so nachkommen, daß genug derartige Westinghouse-Bremsewagen zur Verfügung stehen, wodurch dann auch der Mißstand der befürchteten Leerläufe eingeschränkt werden könnte.

Nach einer Spezialisierung, die gegeben ist für die Wagen, die für 1912 angeschafft werden müssen, sind nur 50 verschiedene Spezialwagen vorgesehen. Daraus ist nicht zu erkennen, in welchem Anteil sie auf Holz-, Vieh- oder Obstwagen entfallen. Ich glaube, daß diese Anzahl entschieden zu nieder gegriffen ist. Auch hinsichtlich der Beanstandung, die bezüglich der großräumigen gedeckten Güterwagen aus Interessentenreisen gekommen ist, muß ich sagen, daß in der Denkschrift wohl die Bemerkung enthalten ist, daß eine Liste derjenigen Güter vereinbart worden ist, für welche ein tatsächliches Bedürfnis zur Verwendung dieser großräumigen Güterwagen anzuerkennen ist und im ganzen Verbands solche Wagen gestellt werden dürfen. Ich darf wohl hoffen, daß in diesem Tarife auch das Obst enthalten sein wird. Bei Einzelobstsendungen ist man sehr oft darauf angewiesen, Sammel-ladungen zusammenstellen zu müssen, um ein früheres Eintreffen zu garantieren. Wenn auch solche Sammel-ladungen nicht über 200 Zentner hinausgehen, ist als Schwerpunkt zu berücksichtigen, daß man überhaupt keine 200 Zentner Obst verpackt in Körben in einen Güterwagen von 24 qm Raumfläche unterbringen kann. Die Versandrichtung geht heute besonders wegen der besseren Erhaltung des Frühobstes darauf hinaus, in kleinen Versandgefäßen zu verschicken, und da ist es kaum möglich, 100 Zentner in einem Wagen mit 24 qm Flächenraum unterzubringen. Hier handelt es sich nicht um Wettbewerbsrücksichten, die gegenüber anderen Verwaltungen obwalten, sondern lediglich um Gründe, die speziell dem Obstversand eigen sind und in unserm Frühobstversand begründet sind. Ich möchte darum unsere Eisenbahnverwaltung dringend bitten, bei der Kommission, die die Frage nachzuprüfen hat, hinsichtlich des berechtigten Anspruchs auf großräumige Güterwagen doch speziell auf unsere badischen Verhältnisse Rücksicht nehmen zu wollen. Ich möchte noch daran erinnern, daß wir sehr hohe Wagenladungstariife für Frühobst haben, und daß wir letztes Jahr nur mit aller Not für unsern Absatz haben Sorge tragen können.

Hg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich werde dieser Position selbstverständlich zustimmen und möchte diese Gelegenheit nur benützen, die Großh. Regierung zu bitten, daß bei der Vergabung dieser großen Zahl von Wagen auch unsere heimische Waggonindustrie gebührend berücksichtigt wird. Wir haben zwei blühende Waggonfabriken, eine in Heidelberg und eine in Raftatt. Die letztere berührt mich natürlich am meisten, weil etwa 2000 Arbeiter aus meinem Wahlkreis dort ihr Brot

verdienen. Wir haben uns schon im letzten Landtag mit der Vergebung der Arbeiten an diese Fabrik befaßt. Ich bin nun von der Direktion der Fabrik ersucht worden, auch in diesem Jahre wieder dafür einzutreten, daß sie ausgiebig berücksichtigt werden möge. Wir werden aus Anlaß einer Petition ja noch Gelegenheit haben, eingehend darauf zu sprechen zu kommen, ich glaube aber doch, diese Gelegenheit wahrnehmen zu müssen, denn unter Umständen ist zu befürchten, daß, wenn wir heute nicht dafür eintreten, bei der Behandlung der Petition uns gesagt wird: „Wir bedauern sehr, die Güterwagen, um die es sich handelt, sind bereits vergeben.“ Ich möchte die Großh. Regierung dringend bitten, daß sie die einheimische Industrie bei dieser Gelegenheit berücksichtigt.

Ich kann natürlich vom Standpunkt meines Bezirkes aus auch nicht dafür sein, daß diese Güterwagen nun etwa zum Schaden der Beschäftigung unserer einheimischen Fabriken vom Staate in Regie gebaut werden. Ich bin überhaupt der Meinung, daß hier der Herr Berichterstatter das Richtige getroffen hat, wenn er gesagt hat, daß der badische Staat nicht auch noch diesen Wagenbau in Selbstregie übernehmen kann. Löhnend würde ein derartiges Unternehmen ja nur dann sein, wenn es im großen Umfange eingerichtet würde, denn andernfalls würde die teure Installation nicht gemacht werden können. Ich halte es auch nicht für wünschenswert, daß man eine blühende Industrie, die auch zu den Steuerzahlern in unserem Lande gehört, unterdrückt. Wenn der Herr Abg. Schwall gesagt hat, es werde befürchtet, es würden hier in Karlsruhe Arbeiter beschäftigungslos werden, so muß ich doch darauf hinweisen, daß nach seinem System andere Hunderte und Tausende beschäftigungslos werden, die in Heidelberg und im Bezirk Rastatt-Land wohnen. Ich möchte hoffen, daß die Großh. Regierung uns auch hinsichtlich der Vergebung der Arbeiten eine befriedigende Erklärung geben wird.

Abg. Kolb (Soz.): Die letzten Ausführungen des Herrn Abg. Schmidt beruhen auf einem Trugschluß. Es ist durchaus nicht notwendig, daß, wenn der Staat den Bau der Wagen in eigene Regie nimmt, die Arbeiter der Privatindustrie brotlos werden, denn die Arbeit muß doch gemacht werden. Ich bin der Überzeugung, daß die Arbeiter sogar wesentlich besser daran sind, wenn der Staat den Bau der Wagen übernimmt. Wir haben uns im letzten Landtag mit der Frage mehr theoretisch beschäftigt, aber ich habe damals schon hervorgehoben, daß diese Frage in wenigen Jahren eine sehr brennende praktische Frage werden wird. Denn die Entwicklung in der Waggonindustrie ist eine derartige, daß die Vertrustung vollständig durchgeführt ist. Wir stehen hier einem privatkapitalistischen Trust gegenüber, der den Staat in derselben Weise ausbeutet, wie das heute seitens des Bergwerksmonopols geschieht. Wir haben uns im letzten Landtag darüber unterhalten. Damals hat die Großh. Regierung darauf hingewiesen, daß in Norddeutschland die Vertrustung in der Waggonindustrie bereits vollzogen ist und daß es geradezu als ein Glück zu bezeichnen sei, daß noch andere Fabriken vorhanden seien, durch deren Inanspruchnahme man einen Druck auf diese Trustfirmen ausüben könne. Die Großh. Regierung hat dann weiter als Beispiel für die Schattenseiten dieser Vertrustung darauf abgehoben, daß eine Fabrik, wenn ich nicht irre, in Schlesien vorhanden sei, die dem Trust ebenfalls angehöre, und an die der Trust alljährlich 100 000 M. herauszahle, weil sie nicht

in der Lage sei, ihren Betrieb zu erweitern und an den Überschüssen des Trustes in dem Maße teilzunehmen, wie das bei den übrigen Fabriken der Fall ist. Also wir stehen hier schon einer Entscheidung gegenüber, und zweifellos wird in nicht allzuferner Zeit der Staat gezwungen werden, den Wagenbau in eigenen Betrieb zu übernehmen. Nun liegen aber heute die Dinge so, daß der Staat Tausende und Abertausende von Arbeitern durch Wagenreparaturen beschäftigt. Z. B. sind in der Karlsruher Hauptwerkstätte, wenn ich nicht irre, etwa 2 000 Arbeiter fast ausschließlich mit Reparaturen solcher Waggons beschäftigt, ebenso ist es in den Werkstätten in Heidelberg, Lauda, Offenburg und Konstanz; im ganzen Lande haben wir also solche Werkstätten, in denen eine große Zahl von Arbeitern damit beschäftigt ist, die notwendigen Reparaturen an diesen Waggons zu machen. Wir haben ja auch schon von dem Herrn Kollegen Schwall gehört, daß es nicht selten vorkommt, daß neue Waggons, wenn sie aus diesen privatkapitalistischen Betrieben herauskommen, sofort in Reparatur genommen werden müssen, bevor sie in Betrieb genommen werden können, und daß da ganz außerordentliche Kosten für den Staat entstehen, bevor diese eben hergestellten Wagen in Benutzung genommen werden können. Also die Dinge liegen tatsächlich so, daß man ganz gut, ohne sich in große Spekulationen einzulassen, heute schon den Waggonbau in Regiebetrieb übernehmen kann.

Nun wird allerdings von der Regierung darauf abgehoben, und das ist das, was man immer wieder zu hören bekommt, wenn man mit einer solchen Auffassung kommt, daß der Staat zu teuer arbeite, und es wird behauptet, er arbeite viel teurer wie die Privatgesellschaften. Das ist keine Notwendigkeit, sondern der Grund dafür liegt nur in der vollständig falschen Organisation unserer Staatsbetriebe. Ich habe auch schon in der Kommission gesagt, wir lebten in einer Zeit, wo die Entwicklung gewaltig vorwärts schreite, und wo die Staatsverwaltung, ob sie wolle oder nicht, endlich einmal von dem System abgehen müsse, das in keiner Weise mehr den Verhältnissen entspreche, daß auf je 16 Arbeiter ein Aufseher kommt. Wenn man im Privatbetrieb derart viele Leute zur Beaufsichtigung benötigen wollte, so würde sich dieser und das darin angelegte Kapital auch nicht rentieren. Dort kommt ein Vorgesetzter auf 100 bis 150 Arbeiter, während bei uns im Staatsbetrieb auf so wenige Arbeiter ein Aufseher kommt, der wahrhaftig nicht sehr viel Arbeiten zu verrichten hat, sondern der die Leute nur schikaniert und ihnen die Arbeit eher verleidet, als ihnen Freude an der Arbeit bringt.

Dazu kommt dann natürlich noch, daß man auch sonst in der inneren Organisation des Staatsbetriebs die Bewegungsfreiheit nach Möglichkeit auf allen Gebieten einschränkt, das wird natürlich durch die Umständlichkeit des Verwaltungsapparates befördert. Wenn der Einzelne etwas als durchaus zweckmäßig erkannt hat, so dauert es unendlich lange, bis er dazu von oben herunter die Erlaubnis bekommen hat, die Angelegenheit muß den ganzen Verwaltungsapparat durchschreiten, weshalb man natürlich viel teurer arbeitet als private Gesellschaften. Es ist absolut notwendig, mit diesem System endlich einmal aufzuräumen. Der einzelne Angestellte ist in allen unseren Staatsbetrieben durch die Art der Organisation in jeder Beziehung viel zu sehr eingengt. Wenn ein Arbeiter auf einen vernünftigen Gedanken gekommen ist, und er kommt zu seinem Werkmeister und sagt, man kann das so und so machen, dann sagt viel-

leicht der Werkmeister, das geht Sie nichts an, Sie werden ja dafür bezahlt, kommen Sie mir nicht mit solchen Geschichten. Dagegen setzt der Privatunternehmer besondere Prämien auf Verbesserungen aus, und das kann nur von Vorteil sein. Wenn der Staat aber derartig rückständig ist, dann nimmt es mich nicht wunder, wenn der ganze Betrieb nicht klappt, und wenn der Betrieb immer teurer wird, und wenn er nicht so billig wie ein Privatbetrieb arbeiten kann. Aber, wie gesagt, dieses System, wie wir es leider in unseren Staatsbetrieben haben, ist ja keine Notwendigkeit, sondern es kommt von der Überlieferung her, und damit sollte man baldigt brechen. Im übrigen wird ja die Debatte über diese Angelegenheit zunächst nur theoretischen Wert haben, aber ich bin der festen Überzeugung, es werden nur wenige Jahre ins Land hineingehen, dann stehen die deutschen Eisenbahnverwaltungen vor der Tatsache, daß sie zum Regiebetrieb übergehen müssen, wenn sie sich nicht ganz an die privatkapitalistische Monopole ausliefern wollen.

Minister **Fhr. von Marshall**: Ich möchte zunächst sowohl der Budgetkommission als diesen Hohen Hause meinen Dank dafür aussprechen, daß sie auf die Anregung der Großh. Regierung, diese Position jetzt schon so bald zu behandeln, eingegangen sind. Es liegt dies insbesondere auch im Interesse unserer Staatskasse, denn, wie Sie aus der Denkschrift über den Staatswagenverband ersehen haben werden, werden uns die Wagenbestände, die wir zur Verfügung stellen können, entsprechend verzinzt. Wir dürfen daher mit der Anschaffung der Wagen nicht zurückhalten, sonst kommen wir ins Schuldenkonto. Außerdem liegt dies aber auch entschieden im Interesse unserer Waggonindustrie. Die beiden Fabriken in unserem Lande sind ja allerdings in gutem Zustand, wie das auch der Herr Abg. Schmidt hervorgehoben hat, aber sie lechzen sehr nach weiterer Arbeit (Abg. Schmidt-Karlsruhe: Sehr richtig!), und es ist erst heute wieder ein Nottschrei der Waggonfabrik in Raftatt um Zuweisung weiterer Arbeiten uns zugekommen. Ich begrüße also im Interesse der Waggonfabriken den Beschluß, den das Hohe Haus heute wahrscheinlich fassen wird. Ich kann bei der Gelegenheit auch in Aussicht stellen, daß wir unsere Waggonfabriken entsprechend unserem bisherigem Verfahren tunlichst berücksichtigen werden.

Mit diesen Interessen unserer Waggonfabriken stimmt allerdings die Anregung nicht überein, welche seitens der Herren Abgg. Schwall und Kolb hier im Plenum entsprechend ihren Ausführungen in der Kommission ergangen ist. Ich muß darauf hinweisen, daß bei keiner deutschen Eisenbahnverwaltung, soviel mir bekannt, bisher die Herstellung von Wagen in eigener Regie erfolgt, und es wäre, glaube ich, ein recht gefährliches Präzedenz, wenn unsere Eisenbahnverwaltung gerade hier vorgehen würde. Auch das ist wieder eine Frage, die wohl nur einheitlich gelöst werden kann, und wir sind umsoweniger in der Lage, hier vorzugehen und die Herstellung von Wagen in eigene Regie zu übernehmen, weil wir gerade in unserem Lande zwei Waggonfabriken haben, die sehr empfindlich geschädigt würden, wenn wir unsere bisherigen Prinzipien verlassen wollen. Es geht nicht ohne weiteres, daß die Arbeiter, die in einem derartigen Betrieb beschäftigt sind, nunmehr in unsere Hauptwerkstätte übernommen werden, es geht das auch deshalb nicht, weil wir da die Einrichtungen nicht haben, welche erforderlich wären, wenn wir zur Herstellung neuer Wagen in eigener Regie übergehen wollten. Wir würden unsere Haupt-

werkstätte mit einem großen Kostenaufwand vollständig umgestalten müssen. Ich glaube daher, nicht in Aussicht stellen zu können, daß wir unser bisheriges Verfahren verlassen werden.

Ich überlasse es dem Herrn Ministerialdirektor Schwall über die Anregungen, die der Herr Abg. Geppert in dankenswerter Weise hier vorgetragen hat, zu äußern, und ersuche Sie, die Anforderung, die heute an Sie gestellt ist, bewilligen zu wollen.

Ministerialdirektor **Schwall**: Sowohl der Herr Abg. Schwall wie der Herr Abg. Kolb haben bei ihren Ausführungen über die Zweckmäßigkeit des Neubaus von Wagen in eigener Regie angeführt, es müßten die Wagen, welche die Privatfabriken verlassen, vielfach gleich in Reparatur genommen werden, und wenn man diese Reparaturkosten in Rechnung ziehe, so würde sich wohl herausstellen, daß der Eigenbau nicht teurer sei als der Bau durch die Waggonfabriken. Wenn die Wagen nach erfolgter Abnahme in die Hauptwerkstätte gezogen werden, so werden sie dort einer gründlichen Prüfung unterzogen, und wenn sich bei dieser Prüfung Mängel herausstellen, so werden diese von uns beseitigt, aber selbstverständlich auf Kosten der Fabrik. Die Kosten dieser Reparaturen werden am Preis der Wagen abgezogen. Im übrigen kann ich den Herren mitteilen, daß gerade hinsichtlich der Inbetriebstellung der neuen Güterwagen in dem Staatswagenverband vereinbart worden ist, die Wagen im allgemeinen auf der Station in Betrieb zu nehmen, auf der sie von der Fabrik abgegeben werden, und daß dagegen die Fabriken die Verpflichtung übernehmen müssen, wenn sich an den Wagen innerhalb einer bestimmten Frist Schäden, sogenannte Warmläufe, ergeben, die notwendigen Reparaturkosten zu bezahlen. Das ist übrigens ein Verfahren, das von größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen schon seit einer Reihe von Jahren geübt wird und das jetzt nur auf den Staatsbahnwagenverband ausgedehnt wird.

Ich darf ferner den Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe der so warm für die Waggonfabrik Raftatt eingetreten ist, darauf verweisen, daß diese Fabrik wohl alle Veranlassung hätte, der Eisenbahnverwaltung dankbar zu sein, denn bekanntlich haben wir, ohne die Genehmigung der Mittel durch die Landstände abzuwarten, den badischen Fabriken bereits im vorigen Jahr 1000 Güterwagen freihändig übertragen. Allerdings, das Risiko, daß die Mittel von den Landständen bewilligt werden und die Wagen tatsächlich übernommen werden, mußten die Fabriken übernehmen. Aber dieses Risiko ist wohl kein sehr großes gewesen; denn es war noch nicht einmal die Hälfte der benötigten Wagen, die wir ihnen in dieser Weise übertragen haben. Im übrigen darf ich auf die Verhandlungen des vorigen Landtags über das Vergebungsverfahren verweisen. Es hat ja damals volles Einverständnis zwischen dem Hohen Hause und der Regierung über das Verfahren bestanden, das in dieser Hinsicht eingehalten werden soll.

Der Herr Abg. Geppert glaubte einen Widerspruch in den Ausführungen der Denkschrift insofern finden zu sollen, als daselbst einerseits betont ist, es sei im neuen Staatsbahnwagenverband die Bestellung gewisser Spezialwagen eine bessere geworden, während gleich darauf sich die Bemerkung findet, es liege die allzugroße Ausdehnung der Spezialwageneinrichtung nicht im Interesse des Verbandes, weil dadurch die

Leerläufe zu sehr gefördert würden. Ich glaube, der Widerspruch ist nur ein scheinbarer, er ist tatsächlich nicht vorhanden. Da wo natürlich ein begründetes, ein triftiges Bedürfnis von Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft vorliegt, Spezialwagen zu haben, da wurden sie trotz der Leerläufe zur Verfügung gestellt. So ist ja bisher schon verfahren worden und wird auch künftig so verfahren werden. Nur bezüglich der großen Wagen hat allerdings der Staatsbahnenverband beschlossen, den bedeutenden Umfang, den früher die Bestellung dieser Wagen hatte, einzuschränken. Früher ist eine Reihe von Verwaltungen aus Konkurrenzrücksichten, um den anderen Verwaltungen gewisse Transporte möglichst abspenstig zu machen und auf die eigenen Linien zu ziehen, dazu übergegangen, den Interessenten große Wagen zur Verfügung zu stellen. Das ist jetzt unterlagert. Die Güter, für die große Wagen gestellt werden dürfen, für die eben ein Bedürfnis darnach anerkannt wird, sind im Staatsbahnenverband für sämtliche Verwaltungen einheitlich festgesetzt. Es wird die Herren interessieren, zu erfahren, daß inzwischen beschlossen worden ist, die sogenannten Güterliste nicht mehr lediglich durch die Verwaltungen einseitig festzusetzen, sondern als eine wichtige Tarifmaßnahme zu betrachten und sie der ständigen Tariff Kommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Festsetzung zu überweisen, einer Kommission, der nicht bloß die Eisenbahnverwaltungen sondern Vertreter des Handelsstandes, des Gewerbestandes und der Landwirtschaft angehören, wodurch die Gewißheit gegeben ist, daß alle Interessen bei der Fortbildung dieser Güterliste gehörig berücksichtigt werden. Der Herr Abg. Geppert meinte ferner, gerade bei den Obstwagen habe sich schon im vorigen Jahre gezeigt, daß sie nicht so rasch zurückkämen als früher, es dauerte oft 5 bis 6 Tage, bis sie wieder in Bülh einträfen. Hier trifft jedenfalls den Staatsbahnenverband an irgend einer Verschlechterung keine Schuld. Unter den früheren Verhältnissen hatten wir überhaupt an sich kein Recht, einer anderen Verwaltung die Benützung der von uns ihr zugeleiteten Wagen in der ihr geeignet scheinenden Weise zu verbieten, sofern diese Benützung innerhalb der Grenzen des sogenannten Vereinswagenabkommens vor sich ging. Es wäre also einer Verwaltung sehr wohl möglich gewesen, in Köln z. B. solche gedeckte Güterwagen in Zeiten des großen Wagenbedarfs zu nehmen und sie nach seitwärts zu beladen, etwa nach Bayern, wenn das nur innerhalb einer gewissen Grenze blieb. Das findet jetzt nicht mehr statt. Im Staatsbahnenverband ist vereinbart, daß diese Spezialwagen wieder nach der Heimatbahn zurückgeleitet werden müssen und gerade für diese Obstwagen, die ab Bülh in den Obstzügen laufen, sind, soviel mir bekannt, ganz bestimmte Laufpläne und Fristen vereinbart, innerhalb deren die Wagen wiederum nach der Bedarfsstation zurückkehren müssen. Ich glaube also, wenn irgend etwas sich geändert hat, so kann es hier tatsächlich lediglich im Sinne einer Verbesserung geschehen sein.

Der Herr Abg. Geppert wünschte ferner, es solle die Verwaltung prüfen, ob auch die anderen Verwaltungen ihren Verpflichtungen hinsichtlich der Bestellung der Spezialwagen nachkommen und ob auch sie die nötige Zahl solcher Spezialwagen einstellen. Die Feststellung der Zahl der notwendigen Spezialwagen und die Berechnung dieser Zahl auf die einzelnen Verwaltungen ist eine wichtige Aufgabe des Verbandes. Daß diesen Verpflichtungen nachgekommen wird, wird schon von dem Zentralamt in Berlin, das die Verwaltung dieses

Verbandes zu leiten hat, beaufsichtigt; natürlich werden auch die anderen Verwaltungen darauf achten, daß dem Vereinbarten von allen Seiten nachgekommen wird. Die Anregungen, die gerade hinsichtlich der Verbesserung der Verhältnisse für den Obstverkehr gegeben worden sind, werden aber der Verwaltung Veranlassung geben, noch in erneute Prüfung einzutreten, ob hier etwa eine weitere Vermehrung der Wagenzahl vorgekommen werden soll.

Der Herr Abg. Geppert fragte dann noch, ob Obst unter die Güter gehöre, die in den großen Spezialwagen befördert werden sollen. Ich habe leider die Güterliste nicht hier, ich kann daher eine Antwort jetzt im Augenblick nicht geben, ich kann nur darauf verweisen, daß, wenn für Obst ein solches Bedürfnis vorhanden sein oder geltend gemacht werden und durch die Güterliste noch nicht befriedigt sein sollte, eben ein entsprechender Antrag gestellt werden müßte, ein Antrag, der auch von den Vertretern der Landwirtschaft in der ständigen Tariffkommission gestellt werden könnte.

Zum Schluß noch ein paar Worte über die Höhe der Anforderungen. Es hat vielleicht manchen der Herren etwas erschreckt, wenn er sah, daß wir für Güterwagen in diesem Budget wiederum über 9 Millionen anfordern, nachdem wir im vorigen Budget über 8 Millionen für gleiche Zwecke angefordert haben. Ich glaube, wir dürfen der Hoffnung Ausdruck geben, daß eine ähnlich große Anforderung so bald nicht wiederkehren wird. Es sind abnorme Verhältnisse gewesen, die uns schon in der vorigen Budgetperiode dazu geführt haben, eine so große Vermehrung vorzuschlagen, und ähnliche Ausnahmeverhältnisse liegen auch diesmal vor. Der große Verkehrsaufschwung der Jahre 1905/07 hat dazu geführt, daß sich ein ganz abnormer Wagenmangel nicht nur bei den anderen Verwaltungen, sondern insbesondere auch bei der badischen Staatsbahn herausgebildet hat. Ich darf heute wohl sagen, daß wir damals unter einem geradezu erschreckenden Wagenmangel, insbesondere in Mannheim, litten. Wir konnten wochen- und monatelang oft kaum die Hälfte der notwendigen Wagen rechtzeitig zur Verfügung stellen. Daß das außerordentliche mißliche, für den Handel und Verkehr nachteilige Verhältnisse waren, bedarf wohl keiner besonderen Betonung. Schon aus der Wahrnehmung dieses großen Wagenmangels heraus haben wir uns im letzten Budget genötigt, eine große Anforderung zu machen. Wir waren uns damals schon bewußt, daß, auch wenn der Staatsbahnenverband nicht zustande käme, wir an diesen Landtag wiederum mit großen Anforderungen herantreten müßten. Nun setzt sich die große Zahl der Wagen, die wir diesmal zu beschaffen haben, zusammen einmal aus den zur Ausfüllung des Fehlbetrages notwendigen. Wir hatten, als wir in den Staatsbahnenverband eintraten, noch nicht die nötige Zahl, die nach den einheitlichen Grundsätzen des Staatsbahnenverbandes, entsprechend der Größe unseres Verkehrs, einzubringen war; wir müssen hier also an sich nachschaffen. Dazu kommt, daß wir in dieser Budgetperiode auch die Wagen anschaffen müssen, die nach den Festsetzungen des Staatsbahnenverbandes für das Jahr 1909 erforderlich sind. Diese Wagen hat Preußen schon angeschafft; wir konnten sie natürlich noch nicht anschaffen, weil wir inzwischen keinen Landtag hatten und daher die Mittel bei den Landständen nicht anfordern konnten. Wir werden künftig, wie ich bestimmt hoffe, hier mit wesentlich geringeren Zahlen zu tun haben. Daß wir aber trotz

dieser großen Zahl Wagen dabei vermutlich kein schlechtes Geschäft machen, ist in der Denkschrift hervorgehoben. Wir nehmen an den Wagenmieteinnahmen des Verbandes nach dem Verhältnis der Wagenzahl teil, die wir dem Verband zur Verfügung stellen. Diese Wagenmieteinnahmen setzen sich zusammen aus den Zahlungen der Einzelverwaltungen für die Benützung der fremden Wagen, und diese Vergütungen sind etwas höher gerechnet als die Selbstkosten, so daß wir mit den Vergütungen, die wir für die Wagen bekommen, tatsächlich etwas über unsere Selbstkosten hinaus erhalten. Diese Regelung ist hauptsächlich auch zu dem Zweck erfolgt, damit die Einzelverwaltungen an der Beschaffung der Wagen Interesse haben und nicht bei jeder Beratung über die Vermehrung der Wagenziffer sich ein Streit ergibt, weil die einzelne Verwaltung möglichst wenig Wagen beschaffen will. Wir haben in der Denkschrift auch hervorgehoben, wie gerade in solch großen Verbänden die beste Garantie für eine möglichst gleichmäßige Ausnützung der Wagen geboten wird. Ich darf nur darauf verweisen, wie bei kleinen Verwaltungen wie der badischen sich Schwankungen im Verkehr einstellen können, die unter den früheren Verhältnissen zeitweise einen großen Teil unseres Wagenmaterials geradezu kalt stellen. Ich erinnere nur an die harten Winter, die wir vor einiger Zeit hatten, wo der Rhein zugefroren war. Wir wußten uns damals hinsichtlich der Unterbringung des verfügbaren Wagenmaterials tatsächlich nicht zu helfen, während drunten am Rhein Wagenmangel bestand, weil die Kohlenzweigen die Kohlen nicht zu Schiffe verladen konnten, sondern alles auf der Bahn transportieren mußten. Solche Mißverhältnisse sind in einem großen Verbände natürlich ausgeschlossen, und so ist jetzt die möglichste Gewähr dafür gegeben, daß eine gute Ausnützung der Wagen stattfindet, und daß deshalb die Wagenmieten dem Verband gute Einnahmen bringen.

Die Wagengestellung hat sich verbessert, und ich darf zum Schluß auch darauf hinweisen, daß gerade das Zentralamt, dem die Verwaltung dieses Verbandes in erster Linie obliegt, seinen Verpflichtungen bisher in der objektivsten und gründlichsten Weise nachgekommen ist. Wir haben wiederholt Gelegenheit gehabt, wahrzunehmen, wie das Zentralamt eingegriffen hat, sobald sich bei uns irgendwo Wagenmangel gezeigt hat; vor kurzem z. B. wieder, als in Mannheim ein ziemlich großer Mangel an gedeckten Wagen eingetreten war, da hat das Zentralamt sich sofort um die Sache bekümmert, hat einen Kontrolleur geschickt und die nötigen Maßnahmen getroffen, um der Station Mannheim die nötige Zahl Wagen zuzuführen; solche Maßnahmen können natürlich in einem großen Verbände mit ganz anderen Mitteln und mit ganz anderem Nachdruck getroffen werden als bei einem kleinen Bahnhofs.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Die andere Waggonfabrik, die wir in Baden haben und die bei der Vergebung in Frage kommen könnte, liegt in meinem Wahlkreise; es ist die Fuchs'sche Waggonfabrik, und ich bin überzeugt und hoffe, daß natürlich auch diese Fabrik, so lange wir das Regiesystem nicht haben, nach Möglichkeit berücksichtigt wird.

Der Herr Kollege Schmidt hat schon erwähnt, daß man schon vor zwei Jahren nahe daran war, den Bedarf im Auslande zu decken, und daß es damals des energischen Eingriffs der Kammer bedurfte, um den beiden badischen Fabriken die Vergebung zu sichern.

Nun hat der Herr Ministerialdirektor ausgeführt, daß bereits eine Anzahl von Wagen an diese beiden Waggonfabriken vergeben ist. Das war uns auch bekannt, und ebenso ist uns bekannt, daß gerade in der Fuchs'schen Waggonfabrik, in einzelnen Abteilungen wenigstens, Löhne abgezogen wurden unter dem Hinweis darauf, daß diese Arbeiten als Notstandsarbeiten anzusehen seien. In der Budgetkommission wurde diese Beschwerde vorgetragen, die Richtigkeit dieser Behauptung wurde jedoch seitens der Regierung bestritten. Auch die Fabrikdirektion bestritt, daß sie irgend einem Meister nach der Richtung hin irgendwelchen Auftrag gegeben habe; wenn das von einem oder dem anderen Meister behauptet werde, seien das willkürliche Behauptungen. Tatsache ist aber, daß in einigen Abteilungen unter dieser Begründung Löhne abgezogen wurden. Es ist ja erfreulich, wenn durch die Vergebung solcher Lieferungen die Arbeiter Verdienst finden, aber die Arbeiter dürfen auch hoffen, daß der Verdienst dabei ein lohnender ist. Die Fuchs'sche Waggonfabrik hat im letzten Jahre 12 Proz. Dividende verteilt, also eine sehr ansehnliche Dividende, und ich meine, daß die Regierung bei der Vergebung der Arbeiten es nicht dabei bewenden lassen sollte, die Arbeiten an die badischen Waggonfabriken zu vergeben, sondern auch streng darauf sehen sollte, daß die Arbeiter dabei auch zu ihrem Lohn kommen. Denn es nützt der Arbeiterschaft nichts, wenn der Verdienst lediglich so ist, daß er ihnen zum Leben tatsächlich nicht ausreicht, während der Nutzen vielleicht in der Hauptsache den Aktionären zugute kommt. Wenn die Arbeiter einmal Arbeit haben, so soll es auch eine lohnende Arbeit sein. Ich möchte daher die Großen Regierung dringend bitten, zunächst einmal, daß wenn irgend möglich die beiden badischen Fabriken in erster Reihe bei den Lieferungen berücksichtigt werden, zweitens aber, daß sie zur Bedingung machen sollte, daß den Arbeitern die Löhne bezahlt werden, die in der Metallindustrie im allgemeinen üblich sind, daß man nicht die Löhne unter dem Vorwand herabsetzt, die Staatsverwaltung bezahle nicht genug, sodaß schließlich die Arbeiter die Leidtragenden sind. Ich meine, daß die Aktionäre, die 12 Prozent Dividende erhalten, auch wenn die Fabrik einmal einen Auftrag entgegennehmen muß, der nicht so gut bezahlt wird, eher mit der Leiche gehen können als die Arbeiter.

Ministerialdirektor Schütz: Ich kann die Behauptung des Herrn Vorredners, daß es auf dem letzten Landtage des energischen Eingreifens dieses Hohen Hauses bedurft hätte, um die Wagenvergebung an die badischen Fabriken herbeizuführen, nicht unwidersprochen lassen. Ich konstatiere, daß das Gegenteil der Fall war. Es ist damals von der Regierung verlangt worden, daß sie die Wagenlieferung ausschließlich an die beiden badischen Waggonfabriken vergeben solle; die Regierung hat daraufhin die Gründe dargelegt, warum sie das bisher nicht getan und einzelne Aufträge außer Landes gegeben hat. Wir hatten die Freude, daß bei der zweiten Verhandlung das Hohe Haus vollständig der Regierung beigetreten ist (Zustimmung), und ich kann weiter konstatieren, daß jetzt in der Budgetkommission über die Frage wieder verhandelt worden ist und ich dort unter Zustimmung des Herrn Abg. Kolb wiederum darauf hingewiesen habe, daß wir auch jetzt in der gleichen Weise vorzugehen beabsichtigen (Zustimmung). In dieser Weise wird also auch jetzt wieder vorzugehen beabsichtigt. Daß wir in den dazu geeigneten Fällen auch dazu übergehen

werden, freihändig Wagen zu vergeben, habe ich vorhin schon herborgehoben. Wir tragen jeder bei den finanziellen Verhältnissen des Landes vertretbaren Rücksicht, auch der der Fabriken, Rechnung, aber das Interesse des Landes muß unter allen Umständen dem Interesse einer Fabrik voranstehen. Der Herr Abg. Pfeiffle hat selbst herborgehoben, daß trotz der Preise, die im letzten Landtage als unter den Selbstkosten liegend bezeichnet worden waren, die Fuchs'sche Waggonfabrik immerhin 12 Proz. Dividende an ihre Aktionäre verteilt habe. Gätten wir schlankweg die Preise bezahlt, die im Anfange von uns verlangt wurden, so hätte die Fabrik vielleicht noch etwas mehr Dividende verteilen können. Ich glaube also, der Landtag als solcher hat allen Anlaß, sich auf den Standpunkt der Regierung zu stellen, damit die Preise innerhalb vertretbarer Grenzen bleiben; sonst mag das kommen, was der Herr Abg. Kolb ausgeführt hat, daß man sich nämlich mit der Zeit fragen muß, ob man die Wagen nicht selbst bauen soll, weil sonst Preise diktiert werden, die man nicht mehr würde vertreten können.

Wenn im übrigen der Herr Abg. Pfeiffle meinte, wir müßten diesen beiden Fabriken zur Auflage machen, daß sie bestimmte Löhne bezahlen, so bemerke ich, daß die Lohnfestsetzung, wie das in der Privatindustrie allgemein üblich ist, Sache der Fabriken und der Arbeiter ist. Wohl aber befindet sich ganz allgemein unter den Vergabungsbestimmungen die Bedingung, daß Fabriken, die ihren Verpflichtungen, die sie den Arbeitern gegenüber übernommen haben, nicht nachkommen, bei Vergabungen nicht berücksichtigt werden. Das würde natürlich auch hier geschehen.

Im übrigen bin ich etwas überrascht gewesen, daß der Herr Abg. Pfeiffle die Angriffe gegen die Eisenbahnverwaltung wegen der Vorgänge in der Waggonfabrik Heidelberg wiederholt hat. Ich darf darauf verweisen, daß eine Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion vorlag, die über diese Vorgänge Auskunft von der Regierung verlangte. Diese Auskunft ist von der Regierung in der Budgetkommission gegeben worden; sie lautete dahin, daß nach Einsichtnahme in die Bücher der Heidelberger Waggonfabrik die Behauptung, daß die Löhne zurückgegangen seien, falsch war. Wir sind übrigens auch eine Anzahl der Herren Abgeordneten dieses Hohen Hauses haben uns vielmehr davon überzeugt, daß die Löhne gestiegen waren. Daß ein Teil der Afforde geändert wurde und zwar nicht mit Rücksicht auf die Preise, die die badische Eisenbahnverwaltung für ihre Wagen bezahlt, sondern mit Rücksicht auf eine geänderte Produktionsweise, auf die Einführung neuer Arbeitsmethoden, das hat die Fabrik ohne weiteres zugegeben. Sie bestreitet aber auf das entschiedenste, daß etwa deshalb Abzüge oder Reduktionen an den Löhnen gemacht worden seien, weil die Preise, die wir für die Wagen bezahlen, so niedrig gewesen seien, daß sie die bisherigen Löhne nicht habe aufrecht erhalten können. Die genannte Interpellation ist auf die erwähnte Auskunft hin zurückgezogen worden. Ich habe angenommen, daß die Sache damit erledigt sei. Soviel mir übrigens bekannt ist, wird auch diese Angelegenheit wie auch die Erklärung, die die Regierung abgegeben hat, im Bericht über das Betriebsbudget Aufnahme finden.

Abg. Ged (Soz.): Bei Einführung der Wagen-gemeinschaft hat sich nicht nur der Übelstand herausgebildet, der von dem Vertreter der Großh. Regierung be-

reits erwähnt worden ist — ein ganz empfindlicher Mangel an Güterwagen —, sondern es ist auch ein Übel mit unterlaufen, das damit zusammenhängt, daß wir eben im Notfall mit Güterwagen anderer deutscher Eisenbahn-verwaltungen vorlieb nehmen müssen. Diese Güterwagen sind nämlich nicht so eingerichtet, wie es die badischen in der Regel sind oder sein sollen, namentlich fehlt an den aus Preußen, insbesondere aus Ostpreußen zu uns gekommenen Güterwagen die Kabrioletteinrichtung, oder wenn eine solche vorhanden ist, befindet sie sich in einem Zustande, der dem einer eingeworfenen Straßenlaterne ähnelt: Es sind an den Kabrioletten keine Gläser, keine Fenster, zuweilen auch keine Türen, welche, wenn der Verschluß auch sonst in Ordnung wäre, die im Kabriolett verwendeten Bediensteten gegen die Kälte des Winters schützen könnten. Ich habe hierauf bereits im landständischen Ausschuß aufmerksam gemacht, und der Herr Minister hatte die Güte, mir in Aussicht zu stellen, es werde bei den künftigen Verhandlungen darauf gesehen werden, daß solche mangelhafte Güterwagen im Interesse der Gesundheit der Beamten eine Vervollständigung erfahren sollten.

Wenn davon gesprochen worden ist, daß die badische Regierung bei der Vergabung der Wagen an die Privatindustrie darauf sehen solle, daß die Arbeiter der betreffenden Fabriken auch Löhne erhalten, die zu Veranstandungen keinen Anlaß geben, so war das etwas zu allgemein gefaßt. Der Grundsatz, den wir stets vertreten haben — ich erinnere nur an die auf allen Seiten des Hauses unterstützten Ausführungen anläßlich der Vergabung der Druckarbeiten des Landtages —, geht doch darauf hinaus, daß bei der Vergabung von Staatsarbeiten an Private vor allen Dingen beachtet werden solle, ob die betreffenden Betriebe eine Tarifvereinbarung mit der Arbeiterschaft gemacht haben (Sehr richtig!), ob also die Entlohnung der Arbeiter tarifmäßig auf eine längere Frist, auf eine Anzahl von Jahren hinaus festgelegt ist. Das scheint mir aber bei den genannten beiden badischen Firmen nicht der Fall zu sein.

Was insbesondere die Kattler Fabrik anbelangt, so wissen wir, mit welchen Schwierigkeiten sie seit Jahren zu kämpfen hat, und die Ausführungen, die vorhin von der Großh. Regierung gemacht worden sind, bestärken uns nur in der Auffassung, daß die Arbeiter dieser Fabrik nichts verlieren würden, wenn anstelle des Privatunternehmens als Arbeitgeber der badische Staat treten würde. Wenn dann auch die gegenwärtig dort beschäftigten Arbeiter nicht alle im Staatsbetrieb verwendet werden könnten, so wäre doch denjenigen, die in den Staatsbetrieb übergeführt werden könnten, eine viel größere Sicherheit ihrer Existenz gewährleistet, als das in dem gegenwärtigen Betrieb der Fall ist, der von der Sand in den Mund lebt und immer wieder ängstlich sein muß, ob nicht sein problematisches Verhältnis zum Staat endlich einmal gelöst werde.

Es hat überhaupt alles, was in dieser Hinsicht vom Regierungskreis gegen die Ausführungen meiner Kollegen Schwall und Kolb gesagt worden ist, mehr für einen A g e b e t r i e b als gegen einen solchen gesprochen; und wenn zuletzt darauf hingewiesen worden ist, daß die Wagenfabrik Heidelberg ihren Aktionären in einem Jahr 12 Prozent Dividenden bezahlte, so glaube ich, dürfte die badische Regierung — die ja von sich selbst behauptet, daß sie nicht in derselben Weise wie der Privatunternehmer werdend wirtschaften kann —

recht zufrieden sein, wenn sie, die gewisse Ungeschicklichkeit der staatlichen Verwaltung vorausgesetzt, auch nur mit der Hälfte dieses prozentualen Gewinnes rechnen könnte.

Es würde, das ist ja auch zwischen den Zeilen zu lesen, alles darauf hindrängen, die Staatsregie für den Waggonbau einzuführen, wenn — und da kommt die große Frage! — wir wissen würden, wie lang denn überhaupt der badische Staat im Besitz einer derartigen Regie sein könnte, wenn nicht auf der anderen Seite die gesamte Entwicklung darauf hindeutete, daß eben eines schönen Tages, der vielleicht nicht mehr ferne liegt, auch auf diesem Gebiete die Selbständigkeit Badens nicht mehr bestehen wird.

Nun nur noch einige Worte zu den Ausführungen des Herrn Kollegen Schmidt-Karlsruhe. Wenn Sie die Auffassung vertreten, Herr Kollege, daß der Staat, wenn er die Herstellung der Eisenbahnwagen übernehme, dadurch eine Sünde gegen den heiligen Geist der Privatindustrie begehe, so müssen Sie denn doch . . . Abg. Schmidt-Karlsruhe: Für die Arbeiter habe ich gesprochen, für sonst niemand! Sie wären also im Prinzip dafür, daß eine Staatsregie eingeführt würde? Sie wünschen also nur, daß im speziellen, wo Ihr Wahlkreis in Betracht kommt, hier im Interesse der Arbeiter eine Ausnahme gemacht werden müßte? Wenn Sie also im innersten Herzen so für das Wohl der Arbeiter dieses Betriebes eingenommen sind, so möchte ich darauf hinweisen, welches großes Unglück über eine andere Zahl von Arbeitern hereingebrochen ist: Ich nenne Ihnen die Tabakarbeiter, welche infolge der neuen Tabaksteuergesetzgebung, zu deren Zustandekommen zweifellos Ihre Partei mitgewirkt hat, brotlos geworden sind und sich jetzt nur noch dadurch notdürftig über Wasser halten können, daß ihnen von Seiten des Staates zu ihrem notdürftigen Durchkommen ein kleiner Unterhaltsbeitrag zugewiesen wird. Das gleiche wird nächstens bei einer großen Anzahl von Arbeitern der Brauereiindustrie der Fall sein; denn die Einwirkung der Biersteuergesetzgebung ist tatsächlich eine derartige, daß die Brauereiarbeiter immer mehr und mehr der Arbeitslosigkeit anheim fallen. Wir müssen also hier mit der Erhebung von Anlagen sehr vorsichtig sein und müssen uns vor allen Dingen stets befragen: Sind wir nicht etwa selbst dabei beteiligt, wenn der Arbeiterschaft ein großer Schaden zugefügt worden ist?

Wir sehen bei unserer Fahrt ins Oberland, daß bereits eine Reihe der neuen Güterwagen, für die wir hier einen ansehnlichen Betrag auszuwerfen haben, fertiggestellt ist. Bei Ettlingen und Raftatt sehen wir sie stehen. Sie nehmen sich sehr stattlich aus, sie haben aber eine recht eigentümliche Farbe (Heiterkeit). Ich habe im Spektrum nachgesehen, zwischen welchen Linien ich diese Farbe suchen soll. Es ist mit dieser Farbe scheinbar genau so gegangen wie damals, als die Reichspost nach einer Farbe für die Klebungsauszeichnung ihrer Briefträger gesucht hat, wobei auch solch eine Mischfarbe zwischen Gelb und Rot herausgekommen ist. Ich habe also die Farbe der Wagen geprüft, und ich habe gefunden, daß sie sich mit derjenigen vergleichen läßt, die zur Färbung einer gewissen Gerste angewendet wird, die man Cosfingerste nennt.

Ich glaube, daß durch die Anschaffung dieser neuen Güterwagen einem augenblicklichen Bedürfnis genügt sein wird, und ich kann, wie bereits meine Parteigenossen ausgeführt haben, der Vorlage meine Zustimmung erteilen.

Ministerialdirektor Schulz: Es war ja erfreulich, daß die Farbe, die der Herr Abg. Geck zum Schluß erwähnt hat, seinen Widerspruch nicht herausgefordert hat (Heiterkeit; Abg. Geck: Sie ist mir nicht rot genug!). Ich kann deshalb davon absehen, hier die Gründe auseinanderzusetzen, die zu der Wahl dieser Farbe geführt haben.

Als der Herr Abg. Geck vorhin ausführte, daß er zwar nicht der Meinung sei wie der Herr Abg. Pfeiffle, daß die Regierung an sich in die Lohnsetzung der Fabriken eingreifen solle, wohl aber der Meinung, daß sie dem wiederholt ausgedrückten Wunsche der Zweiten Kammer entsprechend Arbeiten nur an solche Fabriken vergeben möchte, die Tarifverträge mit ihren Arbeitern abgeschlossen haben, so hat er selbst beigelegt, soviel er wisse, hätten die beiden badischen Waggonfabriken solche Tarifverträge nicht. Ich darf wohl aus seinen Ausführungen nicht den Schluß ziehen, daß er wünscht, daß nun die Wagen etwa an Fabriken außerhalb Badens vergeben werden, die solche Tarifverträge abgeschlossen haben. Ich habe vorhin schon gesagt, es sei zunächst Sache der Fabrik, mit ihren Arbeitern die Lohnvereinbarungen zu treffen. Daß dann, wenn solche Tarifverträge geschlossen sind, darauf bei der Vergabe ganz allgemein Rücksicht genommen werden soll, das ist auch früher hier schon gesagt worden und steht, wenn ich mich recht erinnere auch in der Bedingungsordnung.

Daß ein Mangel hinsichtlich der Einrichtungen der Bremskäuschen an einer Anzahl Wagen anderer deutscher Verwaltungen besteht, ist ohne weiteres zuzugeben. Der Mangel war früher schon vorhanden. Es sind auch früher schon solche Wagen zu uns gekommen. Dadurch, daß wir damals überwiegend badische Wagen in unseren Zügen hatten, ist der Mangel natürlich nicht so empfindlich hervorgetreten. Wir haben aber jetzt mehr fremde Wagen als badische in unserm Land; das ist ja jedem der Herren aus dem täglichen Umkreis der Güterzüge bekannt. Wir sind deshalb von allem Anfang an mit Nachdruck dafür eingetreten, daß die neuen Wagen sämtlich mit Bremskäuschen versehen werden sollen, und es ist bereits ein Beschluß in diesem Sinne innerhalb des Verbandes ergangen. Es ist auch vom Verbands bereits die Frage geprüft worden, ob an den Wagen, bei denen offene Bremsen vorhanden sind, ein Umbau auf geschlossene Bremskäuschen stattfinden könne. Die Frage ist noch nicht endgültig erledigt. Es stehen ihr aber sehr große Schwierigkeiten entgegen, teils in der Konstruktion, teils wegen der sehr erheblichen Kosten, die solche nachträgliche Arbeit hervorrufen würde. Ich hoffe aber, daß, wenn es auch nicht überall möglich sein wird, es doch vielleicht bei gewissen Wagengattungen, die noch nicht vor der Ausmusterung stehen, angängig sein wird, noch zu weiteren Verbesserungen zu kommen.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Der Herr Ministerialdirektor hat mir etwas verblümt den Vorwurf der Undankbarkeit gemacht, indem er hervorgehoben hat, in welcher Weise die Großh. Regierung der Waggonfabrik in Raftatt entgegengekommen sei. Ich muß demgegenüber bemerken, daß ich durchaus anerkannt habe, daß, auch wohl mit infolge der Verhandlungen auf dem letzten Landtage, die Waggonfabriken größere Beschäftigung bekommen haben. Ich habe nur gebeten, daß diese Rücksicht der Waggonfabrik in Raftatt auch in Zukunft entgegengebracht werden möge.

Der Herr Abg. Kolb hat sodann geglaubt, mir einen Trugschluß vorwerfen zu können, wenn ich behauptete,

die Folge der von dem Herrn Kollegen Schwall beantragten Umwandlung der hiesigen Hauptwerkstätte in eine große Waggonfabrik — und das ist ja wohl der Sinn der Ausführungen des Herrn Abg. Schwall gewesen — würde die Arbeitslosigkeit der Arbeiter in meinem Bezirke zur Folge haben. Ich glaube, den Vorwurf dem Herrn Abg. Kolb zurückgeben zu können. Freilich müßte eine große Fabrik errichtet werden; man könnte nicht überall, wo sich jetzt Betriebswerkstätten befinden, Waggonfabriken hinstellen, sondern wir müßten ein großes Stablfement gründen, und das würde nach den Ideen des Herrn Schwall, wie ich ihn verstanden habe, eben hier die Hauptwerkstätte in ihrer Erweiterung sein. Nicht wahr, Herr Kollege Schwall, ich habe Sie recht verstanden? Die Folge davon würde dann einerseits allerdings hier die Einstellung einer größeren Zahl von Arbeitern, auf der andern Seite aber der Verlust der Arbeit für die Mehrzahl der Arbeiter sein, welche jetzt in der Waggonfabrik Rastatt ihren Verdienst finden; denn diese Arbeiter sind dort ansässig, sie haben meistens noch ihr Häuschen und ihr Stückchen Feld und betreiben die Landwirtschaft durch ihre Angehörige noch einigermaßen mit. Diese Arbeiter könnten zweifellos in einem großen hiesigen Staatsetablisement keine Beschäftigung finden, oder wenigstens nur zum allerkleinsten Teil, vielleicht nur die aus dem nördlichsten Teile des Bezirks. Sie müßten wie gelagte ihre Arbeit verlieren, oder sie müßten hierherziehen und ihre eigene Scholle aufgeben, und das wäre eine für die Verhältnisse der Arbeiter in meinem Bezirk außerordentlich verhängnisvolle Folge. Darum bin ich dafür eingetreten, daß die Fabrik in Rastatt und auch die Fabrik in Heidelberg möglichst beschäftigt wird. Ich habe niemals verlangt, daß eine derartige Beschäftigung eine Monopolbeschäftigung ohne Rücksicht auf die Preise sein solle. Etwas derartiges zu verlangen, ist mir nie eingefallen. Ich habe auch auf dem letzten Landtag immer nur gesagt, es möchte bei annähernd gleichen Preisen die einheimische Industrie doch möglichst berücksichtigt werden, und dieser Wunsch ist damals auch von dem ganzen Haus einheitlich vertreten worden.

Die prinzipielle Frage, ob der Staat die Erstellung der Waggonfabrik in Regie übernehmen soll oder nicht, habe ich nur gestreift. Ich stehe darin aber auf dem Standpunkt, daß der Staat, solange eine Privatindustrie da ist, welche der Aufgabe genügen kann, nicht ohne Not diese Privatindustrie, welche auch wieder eine Steuerzahlerin ist, vernichten, sondern daß er diese Privatindustrie beschäftigen soll; man mag ihr dann immerhin die geeigneten Vorschriften im Einzelnen machen, welche notwendig sind, um auch den Arbeitern eine richtige Behandlung und Entlohnung zu sichern. Ich glaube, daß die Verhältnisse in unserem Lande sich noch nicht so gestaltet haben, daß wir in die Notwendigkeit versetzt wären, etwa einer Trustbewegung gegenüber jetzt schon in eine Verstaatlichung einzutreten. Wenn die Verhältnisse sich einmal so gestaltet haben sollten, wie der Herr Abg. Kolb sie als in nächster Aussicht stehend uns hier vorzeichnet hat, daß wir uns einem Trust gegenüber sehen würden, der uns Monopolpreise diktiert, dann können wir uns die Frage noch einmal überlegen. Ich glaube aber nicht, daß man im Voraus jetzt schon dazu überzugehen braucht, einen Regiebetrieb für unseren ganzen Eisenbahnwaggonbau oder gar auch noch für den Eisenbahnlokomotivenbau eintreten zu lassen.

Was nun die Verhältnisse speziell in der Waggonfabrik in Rastatt angeht, so ist auf dem letzten Land-

tag ausdrücklich auch vom Sprecher Sozialdemokratie — ich müßte mich sehr irren, wenn es nicht der Abg. Kolb gewesen wäre — anerkannt worden, daß die Behandlung der Arbeiter und ihre Bezahlung in dieser Fabrik in Ordnung sei. Es ist mir auch keine Beschwerde darüber mitgeteilt worden. Wie die Verhältnisse in der Fuchschen Fabrik in Heidelberg sind, ist mir nicht näher bekannt, ich brauche darauf auch nicht näher einzugehen. Ich habe hier in erster Linie die Absicht gehabt, die Interessen der Arbeiter meines Bezirks zu vertreten, das Interesse, Arbeit zu finden im eigenen Bezirk unter Beibehaltung des Wohnsitzes auf der ererbten Scholle.

Der Herr Abg. Ged hat dann noch geglaubt, einige Seitenhiebe machen zu müssen. Er hat die Tabaktrikis und die Wirkung der Biersteuer hereingezogen. Ich folge ihm auf dieses Gebiet nicht, wir haben uns heute mit dieser Sache einfach nicht zu beschäftigen. Hier steht die Forderung für die Wagenbauten, und um hier als Abgeordneter meines Bezirks meine Pflicht zu tun, habe ich geredet und das genügt mir.

Abg. Geppert (Zentr.): Aus den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors habe ich gerne die Versicherung entnommen, daß die Vereinigung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes nicht daran schuld ist, daß ein Mangel an den betr. Wagen in Bülß so früh eingetreten ist. Ich ziehe daraus den Schluß, daß es unter früheren Verhältnissen noch schlimmer gewesen wäre, und ich möchte die Großh. Eisenbahnverwaltung bitten, ihrerseits die Konsequenz aus diesem Zustande ziehen zu wollen.

Wenn Obst nicht unter den Gütern stehen sollte, für die die Verwendung großräumiger Wagen vorgesehen ist, so wäre ich für eine Mitteilung sehr dankbar. Denn ich hätte dann allen Anlaß, bei der gesetzlichen Vertretung der Landwirtschaft Schritte zu tun, damit die nötigen Vorkehrungen erfolgen.

Abg. Schwall (Soz.): Nur einige Worte! Mir scheint die Stellungnahme des Herrn Kollegen Schmidt in wirtschaftlicher Beziehung nicht richtig zu sein. Ich glaube andererseits auch, daß ich in meinen Ausführungen nicht richtig verstanden worden bin. Ich will sie noch einmal genau präzisieren. Wir haben hier über eine Ausgabe von über 9 Millionen Mark zu befinden. In dem Augenblick, wo wir eine solch große Arbeit vergeben, äußern die Fabriken den Wunsch (und den Wunsch habe ich auch), daß die Arbeit im Lande bleiben solle, soweit es möglich ist. Dann ist aber nötig, daß die Fabrikanten sich eine größere Anzahl von Arbeitern zulegen. Diese werden nun nicht alle aus unserem Lande genommen werden können, es werden auch vom Ausland Arbeiter zugezogen werden. Auf der andern Seite haben wir jedoch in unserer Staatswerkstätte, wie der Herr Ministerialdirektor gesagt hat, Überfluß an Arbeitern. Darum sehe ich nicht ein, warum die Arbeiten an Private vergeben werden, von denen fremde Arbeiter herangezogen werden müssen, während wir unsere eigenen Arbeiter nicht voll beschäftigen können. Das scheint mir ein Widerspruch und nicht richtig zu sein, und dagegen möchte ich meine Stimme erheben.

Den Ausführungen, daß die Arbeit nur an solche Firmen vergeben werden soll, die tariffrei sind, möchte ich beitreten. Es ist richtig, was von der Regierung gesagt wurde, daß die Fabriken in Heidelberg und Rastatt noch keinen Tarif haben. Ich möchte aber doch sagen,

daß, wenn die Arbeiter dort einen Tarif zu erlangen versuchen, man ihnen keine Schwierigkeiten machen soll, und daß, wenn die Fabrik einen Tarif ablehnt, man sie als nicht tariffrei ansieht, sodas wir ihr nach unseren früheren Beschlüssen auch keine Arbeit zuweisen dürfen. Das möchte ich festgestellt wissen.

Das Schlußwort erhält

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Nachdem keine Einwendungen gegen den Antrag der Kommission gemacht worden sind, kann ich eigentlich auf das Wort verzichten. Ich möchte als Berichterstatter nur die Ausführungen des Herrn Geheimerat Schulz, daß bei der zweiten Verhandlung des letzten Landtags über die Wagenbezüge die Grundsätze der Regierung hinsichtlich der Vergabung der Lieferungen die Zustimmung des Hauses gefunden haben, bestätigen und beifügen, daß ebenso auch dessen Ausführungen bei der erstmaligen Beratung der Budgetkommission, wobei er jene Grundsätze wiederholte, keinen Widerspruch gefunden haben. Die Betätigung dieser Grundsätze schließt nicht aus, daß unsere einheimische Industrie berücksichtigt wird, und ich möchte sowohl persönlich als auch im Namen der Kommission hervorheben, daß wir selbstverständlich damit einverstanden sind, daß die einheimische Industrie in möglichst großem Umfange bei der Vergabung berücksichtigt werde.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung gegen 1/2 Uhr.

* Karlsruhe, 8. April. 59. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 9. April 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen

- a) der Gemeinden Linkenheim, Hochstetten, Niedersheim und Ruhheim um Erbauung einer Eisenbahn von Linkenheim nach Ruhheim, Berichterstatter: Abg. Neuwirth;
- b) der Gemeinde Erzingen um Anhalten derzüge 1213 und 1224 auf Station Erzingen, Berichterstatter: Abg. Weber;
- c) der Gemeinde Tiengen um Errichtung einer Bahnsteighalle daselbst, Berichterstatter: Abg. Neff.

2. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen

- a) des früheren Bahnhofarbeiters Karl Glaser in Oberkirch um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter: Abg. Müller-Heiligkreuz;
- b) des Revisors Oskar Harrmann in Karlsruhe um Regelung seiner Gehaltsverhältnisse, Berichterstatter: Abg. Kramer;
- c) des invaliden Eisenbahnarbeiters Georg Dilles von Nehl um eine dauernde Unterstützung oder Gnadenpension, Berichterstatter: Abg. Kramer;
- d) des Bremfers a. D. und Veteranen Joseph Bauer in Freiburg um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter: Abg. Frhr. v. Gleichenstein;
- e) des früheren Grenzaufsehers Georg Schmelker in Tiengen um Wiederverwendung im Grenzaufsichtsdienste, Berichterstatter: Abg. Kramer;
- f) des früheren Gendarmen Joseph Roth in Nehl um Unterstützung, Berichterstatter: Abg. Nödel.