

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 120. Sitzung (03.07.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Nr. 70.

Beilage zum Protokoll der 120. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 3. Juli 1902.

Bericht

der

Budget-Kommission der zweiten Kammer

über

eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern in Betreff ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse.

Erstattet von dem Abgeordneten Dr. Wilkens.

Es hat bereits dem letzten Landtage eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeitern vorgelegen, über die s. Bt. im Anhang zu dem Bericht der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1900/1901 dem hohen Hause referirt worden ist. Auch dem gegenwärtigen Landtage ist wieder eine Reihe solcher Petitionen zugegangen, die ebenfalls der Budgetkommission zur Berichterstattung zugewiesen wurden. Die Kommission hat sich über dieselben mit der Großh. Regierung benommen und legt im Nachstehenden die Auskünfte nieder, welche ihr regierungsseitig zugegangen sind. Sie hält es aber unter den dermaligen Verhältnissen nicht für angebracht, in eine eingehende meritorische Behandlung der betreffenden Anliegen, insoweit sich solche auf die Verhältnisse der etatmäßigen Beamten beziehen, einzutreten. Ist doch die Lage dieser Beamten erst vor Kurzem durch Genehmigung der Wohnungsgeldvorlage, die für die Eisenbahnverwaltung einen jährlichen Mehraufwand von nahezu 800 000 M. bedeutet, nicht unerheblich verbessert worden und hat doch weiter in der Sitzung der zweiten Kammer vom 23. April d. J. der Herr Finanzminister die bestimmte Erklärung abgegeben, daß an eine allgemeine Revision des Gehaltstarijs frühestens auf dem übernächsten Landtag werde herangetreten werden können. Angesichts dieser Erklärung muß mit der sicheren Aussicht gerechnet werden, daß die zahlreichen, auf die Aenderung des Gehalts-Tarijs bezüglichen Wünsche der Beamten auf dem nächsten Landtage noch keine Erfüllung finden werden. Wir mußten uns bei dieser Sachlage auf eine summarische Behandlung der in Betracht kommenden Petitionen, insoweit sie sich auf den Gehalts-Tarif erstrecken, um so mehr beschränken, als es, wie bereits in dem 1900er Bericht der Budgetkommission hervorgehoben ist, über-

haupt nicht unerheblichen Bedenken unterliegt, die Verhältnisse einzelner Beamten-Kategorien herauszugreifen und sie außer Zusammenhang mit den generellen Fragen zu erörtern, die bei jeder umfassenderen Revision des ganzen Gehalt-Tarifs für unsere staatlichen Beamten mit Nothwendigkeit zu behandeln sein werden. Hinsichtlich der nichtetatmäßigen Eisenbahnbeamten ist daran zu erinnern, daß auch ihnen eine Aufbesserung demnächst zu Theil werden wird, indem sie nach dem Nachtrag zum Staatsvoranschlag für die Jahre 1902 und 1903 mit Rücksicht auf die Erhöhung des Wohnungsgeldes der etatmäßigen Beamten eine angemessene Erhöhung ihrer Bezüge erhalten sollen. Dieselbe wird einen jährlichen Mehraufwand von rund 80 000 M. im Gefolge haben. Auf die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter wird unten näher einzugehen sein.

Bezüglich sämtlicher Petitionen glaubt die Kommission auf eine detaillirte Angabe des Inhalts verzichten zu können, weil sie — mit ganz wenigen Ausnahmen — den Mitgliedern der zweiten Kammer gedruckt zugegangen sind.

Wenn wir nunmehr die einzelnen Petitionen erörtern, so handelt es sich dabei um folgende:

A. Aus den Kreisen der etatmäßigen Beamten:

I.

Sechs badische Revisoren II. Klasse bei der Main-Neckar-Bahn tragen die Bitte vor, daß sie bei Befetzung der zur Zeit bei dieser Bahn erledigten Stellen von Revisoren I. Klasse berücksichtigt und damit von G 5 nach F 3 befördert werden möchten. Die Großh. Regierung hat zu dieser Petition bemerkt:

„Von den Unterzeichnern der Eingabe haben drei s. Zt. nur die badische Expeditionsgehilfen-Prüfung, nicht aber die Assistenten-Prüfung bestanden, die drei anderen haben überhaupt keine Prüfung abgelegt. Sämmtliche sind auf Grund der Allerhöchsten Staatsministerial-Entschließung vom 21. Februar 1894 in die Gehaltsklasse G 5 (Betriebssekretäre, bei der Main-Neckar-Bahn Revisoren II. Klasse) eingereiht worden. Sie sind also ungeachtet des Mangels in ihrer Vorbildung vergünstigungsweise in die jetzigen Stellen eingerückt, weil sie diese schon über 10 Jahre thatsächlich versehen hatten. Ein Anspruch auf weiteres Vorrücken nach Gehaltsklasse F (Revisor I. Klasse) steht den Petenten nicht zu. Nach bestehenden Grundsätzen sollen Beamte, die in Anwendung der bezeichneten Allerhöchsten Entschließung auf Amtsstellen der Tarifabtheilung G oder H eingereiht worden sind, in höhere Tarifabtheilungen in der Regel nicht befördert werden. Es kann dies hier um so weniger geschehen, als dadurch Beamte der Generaldirektion aus der Klasse der Betriebssekretäre, die mit wenig Ausnahmen den Petenten an Vorbildung und Leistungsfähigkeit weit voranstehen, benachtheiligt werden würden. Wir haben seit einer Reihe von Jahren freigewordene Stellen der Revisoren I. Klasse, in Ermangelung von geeignet vorgebildetem Personal der Main-Neckar-Bahn, mit Beamten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen besetzt, die die geforderten Prüfungen abgelegt haben und nach ihrer Befähigung zur Bekleidung der fraglichen Stellen in jeder Hinsicht tauglich erschienen.“

Der in der Eingabe erwähnte Erlass des Großh. Staatsministeriums vom 6. Juni 1890, wonach bei Beamten, welche am 1. Januar 1890 schon eine längere Reihe von Jahren, mindestens 10 Jahre, auf ihren Amtsstellen angestellt waren, die thatsächliche Versetzung der Stelle der abgelegten Prüfung gleichgeachtet werden könne, hat, wie bereits erwähnt, auf die Petenten Anwendung gefunden. Sie sind dadurch in den Bezug eines Einkommens gelangt, wie sie es nach den früher maßgebenden Gehaltsnormen der Main-Neckar-Bahn nicht hätten erhoffen können. Die Annahme der Petenten, daß ihnen damit auch ein Anspruch auf Aufrücken in eine höhere Beamtenstelle nach F verliehen werden wollte, ist durchaus unzutreffend. Seitdem die badischen Beamten der Main-Neckar-Bahn durch das Beamtengesetz und die Gehaltsordnung mit den Beamten der badischen Staatsbahn vollkommen gleichgestellt worden sind, müssen bei ihrer Anstellung und Beförderung auch die gleichen

Grundsätze eingehalten werden, wie bei der letzteren. Nach den im Jahre 1889 erlassenen Vollzugsbestimmungen zur Gehaltsordnung sollen Beamte aus der Kategorie der Petenten zu höheren Stellen nur dann in Vorschlag gebracht werden, wenn den Bedingungen der Vorbildung entsprechende und sonst geeignete Beamte in dem gleichen Verwaltungszweig nicht vorhanden sind. Solche Beamte werden bei der Staatsbahnverwaltung aber stets zur Verfügung stehen.

Zur Zeit sind bei der Main-Neckarbahndirektion 3 Revisorstellen I. Klasse und eine Sekretärstelle erledigt. Die letztere kann für die Petenten überhaupt nicht in Frage kommen, da sie eine ganz andere Vorbildung erfordert. Die 3 Revisorstellen sind im Hinblick auf die in Aussicht stehende Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn überhaupt nicht mehr zu besetzen, weil sie beim Vollzug der neuen Organisation als entbehrlich ganz in Wegfall kommen. Zur Zeit sind in dem Etat der Main-Neckar-Bahn 6 badische Revisorstellen I. Klasse vorgesehen, wovon 3 besetzt sind, deren Inhaber im Falle der Genehmigung des Staatsvertrags vom 14. Dezember v. Js. zu der Direktion in Mainz übertreten werden. Wollten die erledigten 3 Stellen jetzt noch besetzt werden, so müßten die Ernannten auf 1. Oktober ds. Js. von Baden wieder zurückgezogen und unter die Revisoren der Generaldirektion eingereiht werden.

Die an der Main-Neckar-Bahn beteiligten Regierungen haben im vorigen Jahre sich darüber verständigt, solche Stellen, die nach der beabsichtigten Vereinfachung der Verwaltung entbehrlich werden, bei eintretender Erledigung vor dem Vollzug der neuen Organisation nicht mehr endgiltig zu besetzen.“

Wenn die Kommission trotz dieser für die Petenten ungünstigen Darlegung zu dem Vorschlage gelangt, daß die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen sei, so hängt dies damit zusammen, daß Seitens der Regierungsvertreter bei den unlängst stattgehabten Kammerverhandlungen über den Staatsvertrag mit Preußen und Hessen bezüglich der Main-Neckar-Bahn eine nochmalige wohlwollende Prüfung der Dienst- und Einkommensverhältnisse des badischen Personals bei dieser Bahn zugesagt worden ist, die sich unseres Erachtens auch auf die Verhältnisse der hier in Betracht kommenden Beamten erstrecken sollte.

Die Kommission **beantragt** hiernach die Ueberweisung der Petition der Revisoren II. Klasse bei der Main-Neckar-Bahn an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

II.

Der **Verband badischer Lokomotivbeamtenvereine**, welcher schon an den letzten Landtag mit einer Petition herangetreten war, hat auch diesmal wieder eine solche eingereicht, die drei Wünsche enthält. Einmal wird mit Rücksicht darauf, daß die Lokomotivbeamten bei ihrem aufreibenden Dienste im Durchschnitt verhältnißmäßig früh pensionirt werden und in Folge davon selten in den Genuß eines höheren Ruhegehaltes gelangen, gebeten, daß ihnen die ersten 15 Dienstjahre bei Festsetzung des Ruhegehaltes doppelt angerechnet werden möchten. Ferner streben sie die Erreichung des Höchstgehaltes nach zwölfjähriger Dienstzeit in 6 zweijährigen Stufen an. Endlich wünschen die Lokomotivführer, die jetzt nach H 6 des Gehalts-Tarifs eingetheilt sind, daß ihr etatmäßiger Anfangsgehalt von 1400 auf 1800 M. und ihr Höchstgehalt von 2100 auf 2800 M. erhöht werde.

In der Denkschrift, welche der bezüglichen Petition beigegeben ist, werden auch die Nebeneinnahmen der Lokomotivführer an Kilometer-, Stunden- und Uebernachtgeldern und an Prämien für erspartes Brenn- und Schmiermaterial sowie der diesen Beamten bis jetzt versagt gebliebene freie Bezug von Dienstkleidern des Näheren erörtert.

Die Großh. Regierung hat mit Bezug auf diese Petition erklärt:

Die Großh. Regierung kann hier auf die in der letzten Tagung des Landtages gemachten Mittheilungen Bezug nehmen — vergleiche Seite 8/12 der Beilage Nr. 94 zum Protokoll der 129. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. März 1899 und Seite 72/73 der Beilage Nr. 15 a zum Protokoll der 57. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 3. April 1900. —

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.

Die hauptsächlichsten Wünsche der Lokomotivführer können erst bei einer Revision des Gehaltstarifs in Erwägung gezogen werden.

Bezüglich der Vorbildung, des Vorrückens und der Anstellungsverhältnisse gilt noch das früher Gesagte. Das Durchschnittsalter der im Jahre 1901 vertragsmäßig angestellten Lokomotivheizer betrug $27\frac{1}{2}$ Jahre. Das Durchschnittsalter der Reserveführer, die in den Jahren 1895 und 1896 als Reserveführer aufgenommen worden sind und im Jahr 1901 als Lokomotivführer angestellt wurden, betrug $39\frac{2}{3}$ Jahre und das Durchschnittsalter der in den Jahren 1891 bis 1901 in den Ruhestand getretenen Lokomotivführer $58\frac{1}{4}$ Jahre.

Die Einrichtung der Kilometer-, Stunden- und Uebernachtgelder, sowie der für erspartes Brenn- und Schmiermaterial gewährten Prämien besteht — soweit diesseits bekannt bis in die neueste Zeit — bei allen Bahnen. Ob man einmal die Materialersparnisprämien, wie ab und zu angestrebt wird, aufhebt und dafür Entschädigung in anderer Form bezahlt, muß der Prüfung in einer künftigen Zeit überlassen bleiben. Ein Versuch, den die Sächsische Eisenbahnverwaltung mit der Umwandlung der Prämien in reine Zulage gemacht hat, ist fehlgeschlagen. Ein wesentlicher Mehrverbrauch an Kohlen wurde auf den Wegfall der Prämien zurückgeführt.

Wenn die Kilometer- und Uebernachtgelder lediglich einen Ersatz für Mehraufwand während der Reise darstellen würden, dann wäre es ganz ungerechtfertigt, den Lokomotivführern, die am Stationsort Rangirdienst leisten, auch noch Stundengelder zu geben. Wie in der „Denkschrift“ angegeben und aus § 2 II C der Vorschriften über die Berechnung der Nebenbezüge des Fahrpersonals zu ersehen ist, betragen diese Stundengelder 8 *S* für die Stunde. Nach der Eingabe wird noch eine Erhöhung dieser Gebühren gewünscht. Der Führer bezieht also bei 10stündigem Rangirdienst im Tage 80 *S*. Dazu kommt noch etwa 1 *M* Materialersparnisanteil täglich (240 Fahrdiensttage im Jahre angenommen gibt an Rangirgebühr und Ersparnisanteil einen Jahresbetrag von 432 *M*) und wenn der Rangirdienst auf einer auswärtigen Station zu leisten ist, nach § 2 II C letzter Absatz der Vorschriften noch eine Tagesgebühr. Für den Dienst am Stationsort selbst wird neben dem Stundengeld eine Tagesgebühr nicht gewährt; dafür erwächst dem Personal am Stationsort aber auch kein besonderer Aufwand für Verköstigung, so daß die Gebühren als reiner Verdienst angesehen werden können. Der Reinertrag an Nebengebühren eines im Rangirdienst verwendeten Führers bleibt demnach hinter dem in dem Einkommensanschlag aufgenommenen Betrag (400 *M*) nicht zurück.

Im Rangirdienst werden übrigens in der Regel die jüngeren Führer (als Reserveführer verwendete Lokomotivheizer), sowie solche Lokomotivführer verwendet, welche für den Streckendienst körperlich nicht mehr tauglich sind oder wegen unbefriedigender Leistung aus diesem Dienst zurückgezogen wurden. Die jüngeren Führer rücken nach und nach zum Kurzdienst vor. Lokomotivheizer, welche als Reserveführer Verwendung finden, beziehen die Fahrt- u. s. w. Gebühren der Lokomotivführer.

Die Vergleichung einzelner Gebührensätze mit den bei anderen Verwaltungen geltigen Sätzen ist nicht angängig, es müßte das ganze Einkommen an Gehalt, Wohnungsgeld und Nebenbezügen im Durchschnitt verglichen werden.

Entgegen den Angaben in der Denkschrift hat das Einkommen der Lokomotivführer in den Nebenbezügen seit 1875 nicht eine Kürzung (die auf 400 *M* angegeben wird), sondern eine Zunahme von rund 100 *M* jährlich erfahren, obgleich durch die Einführung der allgemeinen Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten im Jahr 1898 die tägliche Dienstleistung wesentlich zurückgegangen ist. Eine Uebersicht über die seit 1878 im Durchschnitt jährlich auf einen Lokomotivführer entfallenen Nebenbezüge liegt bei.

Was die in der Denkschrift gemachte Angabe über früher bezogene höhere Gebühren und früher bezogenes Monturgeld anlangt, so ist zur Aufklärung anzugeben, daß im Mai 1872 beim Vollzug des Budgets 1872/73 das bis dahin auch an die Führer und Heizer gegebene Monturgeld von 30 fl. und ein Theil der Ersparnisprämie wie folgt in Gehalt umgewandelt worden ist:

Anlage 1.

		Gehalt		
		Durchschnitts-	Anfangs-	Höchst-
Lokomotivführer	bisher	525	450	600
	künftig	900	800	1000
Heizer	bisher	400	350	450
	künftig	600	500	700

Das Monturgeld von 30 fl. fiel, wie bemerkt, von da ab weg und der Prämienbezug ist bei den Führern um 200 fl. und bei den Heizern um 70 fl. gemindert worden. Im Jahre 1892 sind übrigens die Prämien — vergleiche die Uebersicht und Budget 1892/93 Titel § 8 der Ausgabe — wieder um 50 % erhöht worden.

Die zum Uniformtragen verpflichteten Unterbeamten (Zugmeister, Stationsmeister u. s. w. abwärts) erhalten die Dienstkleidung unentgeltlich von der Verwaltung geliefert und dieser Naturalbezug ist als Dienst Einkommen auch im Einkommensanschlag mit 50 M. angerechnet (vergl. Anmerkung zu Abtheilung H und K des Gehaltstariifs). Die Lokomotivführer und Heizer sind nicht verpflichtet, Uniform zu tragen. Ein dienstliches Bedürfnis zum Uniformtragen liegt bei diesen Beamten nicht vor. Es steht dem Lokomotivpersonal aber frei, in die Kleiderkasse einzutreten und die im Uniformsreglement auch für diese Beamte vorgesehene Dienstuniform zu beziehen; hiervon wird jedoch kein Gebrauch gemacht, trotzdem $\frac{1}{4}$ der Kosten von der Verwaltung getragen würde.

Um den Wünschen des Personals aber entgegen zu kommen, ist beabsichtigt, für das gesammte Personal des äußeren Betriebsdienstes neben dem Uniformsrock noch eine billige Tuchjoppe wie bei den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen einzuführen und auch an das zum Uniformtragen nicht verpflichtete Personal zu $\frac{3}{4}$ des Selbstkostenpreises abzugeben. Damit wird der Wunsch des Lokomotivpersonals, das wirklich Uniform tragen will, soweit angängig, befriedigt werden."

Die Kommission wünscht, daß jedenfalls den Anliegen der Lokomotivbeamten hinsichtlich der Dienstuniform entgegengekommen sowie daß die Zahl der etatmäßigen Stellen für dieses Personal auch künftighin entsprechend vermehrt werde, und gibt sich im Uebrigen der Erwartung hin, daß die auf den Gehaltstariif bezüglichen Bitten bei der allgemeinen Revision des Gehaltstariifs in wohlwollende Erwägung gezogen werden. Sie **beantragt** Ueberweisung der Petition des Verbands Badischer Lokomotivbeamtenvereine an die Großh. Regierung zur Kenntnisaahme.

III.

Die **Magazinsaufseher** bei der Eisenbahnverwaltung, welche jetzt nach J 7 mit einem Anfangsgehalt von 1250 M. und einem Höchstgehalt von 2000 M. sowie mit einer Anfangszulage von 200 M. nach 2 Jahren und einer ordentlichen Zulage von 150 M. nach je 3 Jahren eingetheilt sind, glauben in Anbetracht ihres verantwortungsvollen Dienstes und des von ihnen abzulegenden schwierigen Examens Anspruch auf Gleichstellung mit den Stationsmeistern zu haben, welche zur Zeit nach H 4 gehören (Anfangsgehalt: 1600 M., Höchstgehalt: 2400 M., Anfangszulage: 200 M. nach 2 Jahren, ordentliche Zulage: 200 M. nach je 3 Jahren), und bitten um eine diesem Anliegen Rechnung tragende Aenderung des Gehaltstariifs. Die Großh. Regierung hat sich über dieses Anliegen, wie folgt, geäußert:

„Die Magazinsaufseherstellen sind in der Regel Durchgangsstellen für die Anstellung als Filialmagazinsmeister. Die Letzteren gehören nach H 3 (Höchstgehalt 2500 M.) die Stationsmeister, mit denen sich die Wittsteller vergleichen, nach H 4 (Höchstgehalt 2400 M.) und die Magazinsaufseher selbst nach J 7 (Höchstgehalt 2000 M.) des Gehaltstariifs. Das Verhältniß der Stellen der Filialmagazinsmeister zu denjenigen der Magazinsaufseher war:

1892/93	9 : 8
1894/99	10 : 7
1900/01	10 : 9
1902/03	10 : 11

Das Verhältniß wird durch die Vermehrung der Magazinsaufseherstellen etwas verschoben und die Aufrückungsmöglichkeit verschlechtert. Abgesehen von den zwei ersten der unterzeichneten Bittsteller, wovon der eine nicht befähigt ist Filialmagazinsmeister zu werden und der zweite wegen seines Verhaltens wieder bis auf Weiteres aus der probeweisen Verwendung als Filialmagazinsmeister zurückgezogen werden mußte, sind die Bittsteller erst $2\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{4}$ Jahre im Dienste der Verwaltung. Es ist übrigens nicht anzunehmen, daß das obige Verhältniß der beiden Beamten-gattungen zu einander gleich bleiben wird. Insbesondere wird noch geprüft werden, ob nicht noch weitere Abtheilungen des Hauptmagazins, wie dies bereits mit dem Geräthschaffenmagazin im Jahre 1894 geschehen ist, mit einem Filialmagazinsmeister statt einem Magazinsaufseher als Vorsteher zu besetzen sind. Auch ist es je nach der Organisation des Magazinsdienstes in den Hafengebieten Kehl, Rheinau oder a. D. nicht ausgeschlossen, daß an dem einen oder anderen Platze ein Filialmagazinsmeister anzustellen sein wird.

Die Gehaltsverhältnisse der Filialmagazinsmeister und Magazinsaufseher h. i die Einreihung in eine höhere Gehaltstarklasse wird bei einer Revision des Gehaltstarifs geprüft und das Bittgesuch in dieser Beziehung dann gewürdigt werden.“

Die Kommission wünscht im Hinblick auf diese Aeußerung nähere Prüfung der Frage, ob nicht zu Gunsten der Bittsteller eine Vermehrung der Stellen der Filialmagazinsmeister anläßlich der Aufstellung des nächsten Budgets eintreten könnte, und erwartet weiter, daß die Gehaltsverhältnisse dieser Beamten bei der allgemeinen Revision des Gehalts-Tarifs eine entsprechende Neuregelung finden.

Sie **beantragt** Ueberweisung der Petition der Magazinsaufseher an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

IV.

Die **Stationsaufseher** (Billetausgeber I. Klasse), welche dermalen nach K 1 mit einem Anfangsgehalt von 1200 M. und einem Höchstgehalt von 1700 M. sowie mit einer Anfangszulage von 150 M. nach 3 Jahren und einer ordentlichen Zulage von 120 M. nach je 4 Jahren eingetheilt sind, petitioniren unter Berufung auf ihren anstrengenden und verantwortungsvollen Dienst sowie auf die von ihnen abzulegende Prüfung und mit Rücksicht auf die Dienstverhältnisse der Bureauassistenten, die zur Zeit nach J 6 gehören, um Einrangirung in die Abtheilung J des Gehalts-Tarifs. Die Großh. Regierung hat mit Bezug auf die Petition erklärt:

„Die Frage, wohin die Stationsaufseher bei einer Vergleichung mit gleichartigen Beamtenklassen in den Gehaltstarif einzureihen sind, wird erst bei einer allgemeinen Revision des Gehaltstarifs zu prüfen sein. Die Angaben über die abzulegende Prüfung und die Dienstverhältnisse gegenüber den Oberschaffnern und Zugmeistern sowie den Bureauassistenten sind zum Theil nicht zutreffend oder wenigstens übertrieben. Die Bureauassistenten haben in der Regel eine höhere Schulbildung und an sie werden durchschnittlich viel größere Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit gestellt als an die Stationsaufseher. Wo der Dienst es erheischt, werden den Stationsaufsehern übrigens fahrdienstfähige Wärter (Anwärter für Stationswartstellen) als Gehilfen beigegeben und damit eine Kürzung der Dienstzeit des Stationsaufsehers erzielt. Für die Beihilfe der Familienangehörigen im Dienst wird eine besondere Dienstzulage bezahlt.“

Die Kommission **beantragt** mit Rücksicht auf die bevorstehende allgemeine Revision des Gehaltstarifs Ueberweisung der Petition der Stationsaufseher an Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

V.

Die **Oberschaffner**, im jetzigen Gehaltstarif nach K 1 (Anfangsgehalt: 1200 M., Höchstgehalt: 1700 M., Anfangszulage: 150 M. nach 3 Jahren, ordentliche Zulage: 120 M. nach je 4 Jahren) eingetheilt, bitten um die gleichen Gehaltsbezüge, wie die Zugmeister, die in H 8 einen Anfangsgehalt von 1250 M. und einen

Höchstgehalt von 2000 *M.* sowie eine Anfangszulage von 150 *M.* nach 2 Jahren und eine ordentliche Zulage von 150 *M.* nach je 3 Jahren bekommen. Die Verhältnisse der Oberschaffner sind Seitens der Budgetkommission in ihrem Berichte über eine Anzahl von Petitionen von Eisenbahnbeamten vom 20. März 1899 (Landtags-Drucksache Nr. 94 S. 7 u. 8) eingehend erörtert worden. Auf den damals gestellten und von der Kammer gebilligten Antrag der Kommission wurden in das Budget für 1900/1901 für 20 ältere, besonders bewährte und zuverlässige Oberschaffner die Gehaltsbezüge der Zugmeister aufgenommen. Das Budget für 1902/1903 brachte für die Oberschaffner eine Vermehrung der Zahl dieser Stellen von 20 auf 30. Wir erachten aber mit dieser Vermehrung die Sache nicht für definitiv abgeschlossen, geben vielmehr der Erwägung der Großh. Regierung anheim, ob nicht auch bei Aufstellung des nächsten Budgets in dieser Richtung noch Weiteres geschehen könnte, setzen dabei aber als selbstverständlich voraus, daß die ganze Maßnahme nicht etwa dahin führt, daß in Zugmeisterstellen einrückende Oberschaffner ältere oder gleichaltrige Zugmeister in ihren Gehaltsbezügen überholen. In soweit dagegen die Wünsche der Oberschaffner auf generelle Gleichstellung mit den Zugmeistern abheben, werden sie erst bei der allgemeinen Revision des Gehalts-Tarifs in nähere Erwägungen gezogen werden können. Es wird dann auch zu prüfen sein, ob nicht die dermalige Zwischenstufe der „Oberschaffner“ überhaupt aufzuheben sein dürfte. Die über die jetzige Petition erhobene Auskunft der Großh. Regierung besagt:

„Gegenwärtig sind die in dem anliegenden Verzeichniß A aufgeführten 20 Oberschaffner unter Anlage 2. H 8 des Gehalts-Tarifs (Zugmeister) angestellt. In Folge der im Budget für 1902/03 vorgesehenen Vermehrung dieser Stellen um 10 können die in dem weiter anliegenden Verzeichniß B aufgeführten Anlage 3. 10 Oberschaffner in die Gehaltsbezüge der Zugmeister einrücken, so daß die alten Oberschaffner bis zum Jahrgang 1890 — letzterer theilweise — aufgerückt sind.

Das Gesuch der Oberschaffner wird, soweit thunlich, berücksichtigt und wird bei Revision des Gehalts-Tarifs weitere Prüfung finden können.

Ab und zu kann es vorkommen, daß auf einzelnen Bahnlinsen, wo auf der einen oder anderen Station wenig Fahrpersonal stationirt ist, geeignete Oberschaffner mit den Zugmeistern gemeinschaftlich die Führung von Schnellzügen und Personenzügen, wie auch von Güterzügen zu besorgen haben. Ein solches Ausnahmeverhältniß liegt z. Bt. bei dem auf Station Würzburg stationirten Fahrpersonal vor, wo sich nur 5 Zugmeister befinden, die mit Oberschaffnern gemeinschaftlich in die Führung der diesem Personal zugewiesenen Schnell-, Personen- und Güterzüge auf der Strecke Würzburg-Mannheim sich theilen. So lange daraus keine Unzuträglichkeiten für die Dienstbesorgung entstehen, wird ein solches Verfahren zur Erzielung einer zweckmäßigen Diensttheilung und zur Vermeidung der Umstationirung von Personal beibehalten.

Im Uebrigen verweisen wir auf die früheren Mittheilungen über die Anstellungsverhältnisse der Oberschaffner — vergleiche Seite 7 der Beilage Nr. 94 zum Protokoll der 129. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. März 1899 und Seite 12/13 der Beilage 15 a zum Protokoll der 57. öffentlichen Sitzung dieser Kammer vom 3. April 1900.“

Der **Antrag** der Kommission geht auf Ueberweisung der Petition der Oberschaffner an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

VI.

Die **Wagenrevidenten**, dermalen in K 1 des Gehaltstarifs eingereiht (Anfangsgehalt: 1200 *M.*, Höchstgehalt: 1700 *M.*, Anfangszulage: 150 *M.* nach 3 Jahren, ordentliche Zulage: 120 *M.* nach je 4 Jahren) bitten um Gleichstellung hinsichtlich des Wohnungsgelds mit den nach H 4 eingereihten Stationsmeistern, um Erhöhung ihres Höchstgehalts von 1700 auf mindestens 2000 *M.* sowie um Umänderung der Zulagefrist von je 4 Jahren in eine solche von je 3 Jahren und um Umgestaltung der Zulagebeträge von je 120 *M.* in solche von je 200 *M.*, endlich um Lieferung unentgeltlicher Dienstkleidung mit einem entsprechenden Abzeichen oder doch um Lieferung gegen Entrichtung eines geringen Entgelts. Die Großh. Regierung hat sich über diese Petition, wie folgt, ausgesprochen:

„An die Bewerber um Wagenrevidentenstellen werden dieselben Anforderungen gestellt, wie an die Bewerber um Wagenwärterstellen — zu vergleichen ist hierwegen unsere frühere Mittheilung — Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer, Beilage Nr. 94 zum Protokoll der 129. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. März 1899 Seite 13, ferner die Aufnahmebestimmungen für Bewerber um mittlere und niedere Stellen des Badischen Staatsseisenbahndienstes unter A 1 f und B 36 und 37.

Darnach wird von diesen Bewerbern Kenntniß des Lesens und Schreibens in deutscher und lateinischer Schrift und des Rechnens in den 4 Grundarten gefordert. Sie sollen das Handwerk als Schlosser, Mechaniker, Schmied, Wagner oder Schreiner erlernt und mindestens 6 Monate in einer Betriebswerkstätte gearbeitet haben, auch einige Zeit als Wagenwärtersgehilfe verwendet worden sein. Es können ausnahmsweise aber auch Nichthandwerker, welche sich als Werkstättehilfsarbeiter die nöthigen technischen Kenntnisse und entsprechende Fertigkeit angeeignet haben, als Wagenwärter und Wagenrevidenten angestellt werden und es kommen solche Anstellungen in der That ab und zu auch vor.

In der praktischen Dienstprüfung hat der Wagenrevident gleich wie der Wagenwärter Kenntniß der beim Eisenbahnbetrieb vorkommenden Gattungen von Wagen und ihrer einzelnen Theile nachzuweisen, er muß die Brems-, Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen kennen und befähigt sein, kleine Schäden an den Wagen zu beseitigen. Ferner muß er Kenntniß von verschiedenen Dienstvorschriften insbesondere über die betriebssichere Beschaffenheit, die Beladung und den Uebergang der Wagen und vor allem muß er die Bestimmungen des „Vereins-Wagen-Uebereinkommens“ kennen.

Ueber die dienstliche Verwendung des Wagenrevidenten ist zu bemerken:

1. Das Hauptgeschäft der Wagenrevidenten besteht in der Uebernahme und Uebergabe der von einer Bahn zur anderen übergehenden Wagen und in der Behandlung der hierbei vorgefundenen Wagenbeschädigungen nach Maßgabe des „Vereins-Wagen-Uebereinkommens“ nebst Zusatzbestimmungen, sowie der besonders gegebenen Vorschriften.
2. Die Zeit, welche durch diesen Uebergabe- und Uebernahmedienst nicht in Anspruch genommen wird, haben die Wagenrevidenten zur Revision der im inneren Verkehr ein- und ausgehenden Güterzüge zu verwenden.
3. Die Wagenrevidenten sind verpflichtet, kleinere Unterhaltungs- oder Wiederherstellungsarbeiten an Wagen jeder Art auszuführen, sowie für die lauffähige Wiederherstellung beschädigter Wagen Sorge zu tragen.
4. Auf Stationen mit geringem Wagenverkehr kann dem Wagenrevidenten die Führung der Wagennachweisung oder dergleichen weitere Geschäfte übertragen werden.

Wegen des Vergleichs der Wagenrevidenten mit den Beamtenklassen der Zugmeister und Stationsmeister ist hinsichtlich der Vorbildung und dienstlichen Aufgaben zu vergleichen B 21 und 35 der Aufnahmebestimmungen. Die Stationsmeister, auf die sich die Wagenrevidenten beziehen, sind besonders auf den größeren Stationen mit zahlreichem Personal (Kangirer, Wagenputzer, sonstige Bahnhofarbeiter und Weichenwärter) angestellt. Neben Beaufsichtigung dieses äußeren Bahnhofpersonals haben sie die Aufgabe, die Züge zusammenzustellen, das Kangirgeschäft zu leiten und zu überwachen, sowie auch für die Reinigung und Beleuchtung der Zugsausrüstungen und des Bahnhofs zu sorgen. Wagenrevidenten, die sich für den Dienst eines Stationsmeisters eignen und im Stande sind, die geforderten Kenntnisse nachzuweisen, können, wie dies ab und zu vorkommt, in die Klasse der Stationsmeister aufrücken.

Die Einkommensverhältnisse der zur Vergleichung gezogenen Beamtenklassen sind folgende:

	Anfangs- gehalt	Höchst- gehalt	Anfangszulage	Ordentliche Zulage	Werthanschlag für	
					wandelbares Einkommen (Fahrt- gebühren)	Dienst- kleidung
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Wagenwärter (K 7) .	1 000	1 450	120 nach 3 Jahren	120 nach 4 Jahren	200	50
Wagenrevidenten (K 1)	1 200	1 700	150 nach 3 Jahren	120 nach 4 Jahren	—	—
Stationsmeister (H 4) .	1 600	2 400	200 nach 2 Jahren	200 nach 3 Jahren	—	50

Die Höchstgehälter betragen bzw. betragen:

	vor 1890	von 1890—1894	seit 1895
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Wagenwärter . . .	1 200	1 320	1 450
Wagenrevidenten . .	1 500	1 600	1 700
Stationsmeister . . .	1 920	2 200	2 400

Das Wohnungsgeld beträgt zur Zeit:

	Ortsklasse			
	I.	II.	III.	IV.
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Wagenwärter und Wagenrevidenten } . .	250	180	140	100
Stationsmeister . . .	350	260	200	150

Die zum Uniformtragen verpflichteten unteren Beamten (Zugmeister, Stationsmeister u. s. w. abwärts) erhalten die Dienstkleidung unentgeltlich von der Verwaltung geliefert. Die Wagenrevidenten sind gleich wie die Lokomotivführer und Heizer, zum Uniformtragen nicht verpflichtet. Vom Jahre 1878 bis 1883 waren die Wagenrevidenten dazu auch verpflichtet; dieselben haben aber nicht wie die obengenannten Beamten Zugmeister u. s. w. zur Anschaffung der Uniform Monturgeld erhalten. Auf Ansuchen wurden die Wagenrevidenten im Jahr 1883 vom Uniformtragen entbunden, mit der Begründung, daß ein dienstliches Bedürfnis dazu nicht vorliege. Neuerdings macht sich ein solches Bedürfnis doch wieder geltend; wenigstens wird das Uniformtragen als wünschenswerth bezeichnet. Die Wagenrevidenten haben zwar in der Regel mit dem Publikum nicht zu verkehren, indessen sind bei den Nachbarverwaltungen die Wagenrevidenten uniformirt. Die Bewilligung freier Dienstkleidung an die Wagenrevidenten soll, da ein solcher Naturalbezug gleich wie bei den anderen Unterbeamten als Dienstlohn auch in den Einkommensanschlag mit 50 *M.* aufzunehmen ist (zu vergleichen ist Anmerkung zu Abtheilung H und K des Gehaltstarißs), bei einer Revision des Gehaltstarißs in Erwägung gezogen werden. Das dienstliche Bedürfnis zur Uniformirung der Wagenrevidenten, wie auch die angestrebte Abänderung der Abzeichen an der Uniform ist nicht dringend.

Wenn, wie beabsichtigt, für das gesammte Personal des äußeren Betriebsdienstes eine Uniformsjoppe eingeführt wird, die zu $\frac{3}{4}$ des Selbstkostenpreises auch an die Wagenrevidenten gleich wie an die Führer und Heizer abgegeben wird, so wird damit auch der Wunsch der Wagenrevidenten, die wirklich Uniform tragen wollen, demnächst theilweise befriedigt werden."

Die Kommission gibt sich hiernach der Erwartung hin, daß den Wünschen der Wagenrevidenten hinsichtlich der Dienstiniform, soweit thunlich, demnächst entsprochen werden wird und daß ihre übrigen Anliegen bei der generellen Gehalts-Tarifs-Revision in nähere Erwägung werden gezogen werden. Sie **beantragt** Ueberweisung der Petition an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

VII.

Der Verband badischer **Wagenwärter**-Vereine petitionirt um Erhöhung des Gehalts dieser Beamten und Erhöhung ihrer Fahrtgebühren sowie um Anrechnung ihrer Dienstjahre vom Tage der ersten Dienstleistung an, ähnlich wie bei der Reichspost. Die Wagenwärter gehören jetzt nach K 7 des Gehaltstarifs (Anfangsgehalt: 1 000 *M.*, Höchstgehalt: 1 450 *M.*, Anfangszulage: 120 *M.* nach 3 Jahren, ordentliche Zulage 120 *M.* nach je 4 Jahren.) Die Großh. Regierung hat sich über die Vorstellung der Wagenwärter folgendermaßen vernehmen lassen:

„Wir können uns auch jetzt wieder darauf beschränken, auf das früher Gesagte zu verweisen — vergleiche den letzten Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer, Seite 75 der Beilage No. 15 a zum Protokoll der 57. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 3. April 1900 und Seite 3 des Bittschriftennachweises, Beilage No. 29 zum Protokoll der 12. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 17. Dezember 1901.

Wenn auch die Wagenwärter eine regelmäßige Aussicht auf Beförderung in höhere Stellen wie die Schaffner nicht haben, so ist doch hervorzuheben, daß die Wagenwärter, die auf Seitenbahnen im kombinierten Dienst (Wagenwärter-, Schaffner- und Zugführerdienst) Verwendung finden, auf diesem Weg auch die Anstellung als Oberschaffner erreichen, sofern sie dazu vereignenschaftet sind und diese Laufbahn anstreben. Zur Zeit sind etwa 12 Wagenwärter im kombinierten Dienst verwendet, die nach und nach in Oberschaffnerstellen einzurücken Aussicht haben. Einzelne befähigtere Wagenwärter erreichen auch die Anstellung als Stationsmeister und es sind in letzter Zeit mehrere in solche Stellen befördert worden.

Auch im Jahre 1900 haben sich die Wagenwärter in ihren Nebenbezügen nicht ungünstiger gestellt als die Schaffner. Das durchschnittliche Reineinkommen aus den Nebenbezügen, nach Abzug von 70 % der Fahrt- und Uebernachtgebühren für auswärtige Zehrung stellte sich bei den Schaffnern auf 158 *M.* 91 *S.* und bei den Wagenwärttern auf 171 *M.* 80 *S.*

Wollte man die Fahrtgebühren der Wagenwärter erhöhen (höher als diejenigen der Schaffner aber niedriger als diejenigen der Zugmeister, Oberschaffner und Lokomotivführer) und zwar die Fahrtgebühren für 10 Personenzugskilometer von 5 auf 6 *S.* und für 10 Güterzugskilometer von 10 auf 12 *S.*, ferner das Stundengeld für 1 Stunde mit Kommandozulage von 9 auf 10 *S.* und für 1 Stunde ohne gleichzeitige Kommandozulage von 13,5 auf 15 *S.*, so würde z. B. im Jahre 1900 das Reineinkommen aus den Nebenbezügen 192 *M.* 87 *S.* statt 171 *M.* 80 *S.* durchschnittlich für einen Wagenwärter betragen haben und ein Gesamtmehraufwand von 23 243 *M.* 79 *S.* entstanden sein. Im Falle dieser Erhöhung würden aber sicher die Schaffner, die von jeher in den Fahrtgebühren den Wagenwärttern gleichgestellt waren, den gleichen Anspruch auf Erhöhung erheben. Das Gleiche würde geschehen von den Hilfswagenwärttern, Wagenwärttergehilfen und den ständigen Bremsern. Dieses ständig im Fahrdienst verwendete Personal würde aus denselben Gründen, aus denen es die Gleichstellung mit den Wagenwärttern anstrebte und 1899 erreichte, wieder auf die Wiederherstellung dieser Gleichstellung dringen.

Die Anstellungsverhältnisse der Wagenwärter haben sich wesentlich gebessert. Durch die Bewilligung der im letzten Budget angeforderten Wagenwärterstellen und die Vermehrung der Stellen im neuen Budget wird es möglich werden — vorbehaltlich nicht weiterer Vermehrung der Züge — sämtliche regelmäßige Dienstreisen der Wagenwärter, ausgenommen den Bedarf für Erkrankungs- und Beurlaubungsfälle, durch angestellte Wagenwärter fahren zu lassen.“

Ihre Kommission ist der Meinung, daß zur Zeit für die Wagenwärter Weiteres nicht wird geschehen können, daß dagegen bei der allgemeinen Revision des Gehalts-Tarifs die Einkommensverhältnisse dieser Beamten neu zu ordnen sein werden. Der **Autrag** der Kommission geht auf Ueberweisung der Petition an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

VIII.

Die ältesten **Gepäckschaffner** — die Schaffner gehören zur Zeit nach K. 8 des Gehalts-Tarifs (Anfangsgehalt: 900 *M.*, Höchstgehalt: 1450 *M.*, Anfangszulage: 150 *M.* nach 3 Jahren, ordentliche Zulage: 120 *M.* nach je 4 Jahren) — bitten unter der Angabe, daß sie alle im Lebensalter zwischen 55 und 65 Jahren und darüber seien, und unter Berufung auf die Verhältnisse in anderen Staaten um Gleichstellung im Rang und Gehalt mit den Oberschaffnern, um Erhöhung ihrer Fahrt- und Uebernachtgebühren und um Erhöhung des Betrags, mit dem ihre wandelbaren Bezüge in den Einkommensanschlag aufgenommen werden (Anmerkung zu Abth. K. des Gehalts-Tarifs Ziff. 2) von 200 auf 300 *M.* Die Großh. Regierung hat zu dieser Petition bemerkt:

1. Die Behauptung, daß sämtliche 31 Bittsteller im Lebensalter von 55—65 Jahren stehen, ist unrichtig; 11 davon stehen im Alter von 44—54 Jahren.
2. Die Möglichkeit, in Oberschaffner-(Zugführer-)stellen vorzurücken, war von jeher und ist heute noch allen Schaffnern der diesseitigen Verwaltung gegeben, welche sich für diesen Dienst vereignschaften und die vorgeschriebene Prüfung bestehen. Auch den Bittstellern ist es freigestanden, sich zum Oberschaffnerdienst zu melden. Einige derselben sind früher auch in diesen Dienst eingeübt worden. Die Ernennung zum Oberschaffner ist aber unterblieben, weil die Betreffenden auf diese Beförderung unter Berufung darauf, daß der Zugführerdienst für sie zu anstrengend sei, verzichtet haben. Der größte Theil der Bittsteller hat die Verwendung als Oberschaffner niemals angestrebt und den Gepäckschaffnerdienst dem viel schwierigeren und verantwortungsvolleren Oberschaffnerdienst vorgezogen.

Eine Aenderung der Prüfungsordnung für Bewerber um Oberschaffnerstellen ist im Jahre 1896 nicht eingetreten und es beruht deshalb die bezügliche Angabe in der Eingabe auf einem Mißverständnis. Bis zum Jahre 1894 ist von den Bewerbern um Oberschaffnerstellen — entsprechend den früheren bundesrätlichen Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten — die Kenntniß des Telegraphirens, d. h. Uebung im Abgeben und Aufnehmen von Telegrammen verlangt worden. Als diese Anforderung in Wegfall gekommen war, haben sich mehrere ältere Schaffner, denen die Erlernung des Telegraphirens erhebliche Schwierigkeiten gemacht hat, nachträglich zum Oberschaffnerdienst gemeldet und die Anstellung als Oberschaffner auch erlangt.

3. Die Vergleichung der Bittsteller mit den Packmeistern bei anderen deutschen Bahnverwaltungen ist insofern nicht zutreffend, als die dienstlichen Aufgaben der Packmeister (Güterzugschaffner) zum Theil ganz andere sind, als jene der badischen Gepäckschaffner.
4. Bis zum 1. Januar 1878 haben die Gepäckschaffner die gleichen Fahrtgebühren bezogen, wie die Oberschaffner und Zugmeister. Dieser höhere Gebührenbezug der Gepäckschaffner gegenüber den Personenschaffnern war durch die Annahme begründet, daß die größere Verantwortlichkeit, welche dem Gepäckschaffner durch die Behandlung des Reisegepäcks, der

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.

Verthwendungen u. s. w. auferlegt sei, auch eine bessere Auslohnung verdiene. Durch diese Verschiedenheit im Gebührenbezug der Schaffner sind aber erhebliche Mißstände zu Tage getreten, die eine Gleichstellung der Gebührensätze für die sämtlichen Schaffner notwendig machten.

Die Erfahrung hatte nämlich gezeigt, daß von einer größeren Verantwortlichkeit im Gepäckschaffnerdienst nur auf der Hauptbahn und nur in der Zeit des stärksten Reiseverkehrs bei einzelnen besonders stark benützten Zügen die Rede sein konnte. Der Dienst der Gepäckschaffner wurde vom Personal als der leichtere und angenehmere jenem der Personenschaffner vorgezogen. Dieser Umstand und insbesondere der höhere Gebührenbezug der Gepäckschaffner führte ein Drängen des Personals zum Gepäckschaffnerdienst herbei, so daß die Dienst-eintheilung der Schaffner sehr erschwert wurde.

Auch jetzt muß der Gepäckschaffnerdienst als der leichtere bezeichnet werden; es ist deßhalb auch thunlich, solche Schaffner, welche wegen leidender Gesundheit für den Dienst eines Personenschaffners nicht mehr tauglich sind, in der Regel noch als Gepäckschaffner zu verwenden.

Bei denjenigen Zügen, welche mit Gepäck, Expressgut, Milch, Fahrrädern u. s. w. besonders stark belastet sind, ist in der Regel ein zweiter Schaffner eingetheilt, so daß vor einer Ueberanstrengung des Gepäckschaffners nicht die Rede sein kann."

Nach dieser Auskunft der Großh. Regierung scheint Ihrer Kommission ein dringender Anlaß zu einer Aenderung der bezüglichen Dienstverhältnisse nicht vorzuliegen. Jedenfalls werden sich die Petenten bis zur allgemeinen Revision des Gehalts-Tarifs gedulden müssen.

Der **Antrag** der Kommission geht auf Ueberweisung der Petition der ältesten Gepäckschaffner an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

IX.

Die **Bahn- und Weichenwärtervereine** in Mannheim, Heidelberg, Landau, Karlsruhe, Basel-Freiburg, Offenburg, Immendingen wiederholen Wünsche wegen Besserstellung dieser Beamten, die sie bereits früheren Landtagen vorgetragen haben, denen aber nur bei einer Revision des Gehalts-Tarifs entsprochen werden kann. Die Großh. Regierung hat mit Bezug auf diese Petition lediglich auf das früher von ihm Ausgeführte verwiesen — vergl. Bericht der Budgetkommission vom 3. April 1900 S. 77.

Die Kommission **beantragt** unter diesen Umständen Ueberweisung der Petition der Bahn- und Weichenwärtervereine an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

B. Aus den Kreisen des nicht etatmäßigen Personals.

X.

Die **Bureaugehilfen und Bureaugehilfenanwärter** wünschen:

1. etatmäßige Anstellung der Bureaugehilfen als Bureauassistenten nach dem vollendeten 10. Dienstjahr wie bei Kanzleihilfen,
2. raschere Erhöhung ihrer Bezüge von 1200 M. ab und Steigen bis zu einem Höchstgehalt von 2000 M. (statt 1600 M.),
3. Gewährung eines Wohnungsgeldes bis zu 300 M.

Die Großh. Regierung hat mit Bezug auf die deßfallsige Petition folgende Erklärung abgegeben:

„Die Beamtenklasse der Bureaugehilfen wurde im Jahre 1891 geschaffen, da nach den gemachten Erfahrungen eine große Zahl von einfachen Arbeiten des Abfertigungs- und Rechnungsdienstes bei den Lokalstellen, wie beispielsweise die Fertigung der Frachtkarten, Einträge in die Elementarrechnungen und sonstigen Register, die Anfertigung von Anmeldezetteln, Declarationen für die Zollabfertigung,

Einschrift von Expreßgut und dergleichen mehr, auch von Leuten mit einfacher Volksschulbildung bei richtiger Auswahl und entsprechender Ausbildung mit Vortheil besorgt werden kann. Mit Schaffung dieser Beamtenklasse sollte auch erreicht werden, daß für die Beamten der Assistentenlaufbahn (Leute mit einer Mittelschulbildung von mindestens 6 Klassen) bei der steten Zunahme des Bedarfs an Hilfsbeamten das Verhältniß der unteren zu den oberen Stellen und die Aussicht auf Vorrücken in die Stellen der Dienstvorsteher nicht so sehr verschlechtert werde. Die erste Anforderung von Bureaugehilfenstellen neben den Stellen für Expeditionsgehilfen (Gehilfen mit 6 klassiger Mittelschulbildung) findet sich in dem Voranschlag für 1894/95 (Betriebsbudget § 3a der Ausgabe). Das Mindestalter für den Eisenbahngehilfen (späteren Expeditionsgehilfen) beträgt 16 Jahre; bei den Bureaugehilfenanwärtern mußte, da sich ihre Aufnahme thunlichst an die Volksschule anschließen sollte mit dem Anfangsalter bis auf 15 Jahre herabgegangen werden. Die Lehrzeit des Bureaugehilfenanwärters beträgt der Regel nach höchstens 2½ Jahre; in dieser Zeit erhält derselbe, sobald er mit Vortheil zur Beihilfe im Dienst, nach Bedarf auch zur vorübergehenden selbständigen Vernehmung einer Gehilfenstelle verwendet werden kann, eine Vergütung von 360 — 900 M für das Jahr. Dieselbe wird bei der Bestätigung des Anwärters als Bureaugehilfe auf 1000 M erhöht und steigt alsdann nach je 1 Jahr auf 1100 M und 1200 M, nach je zwei weiteren Jahren auf 1300 und 1400 M und weiterhin in je 3 Jahren auf 1500, 1600 M. und darüber hinaus. Mit der Aufbesserung der etatmäßigen Beamten durch die Erhöhung des Wohnungsgeldes ist auch eine Besserstellung der Bureaugehilfen durch rascheres Aufrücken in die höheren Bezüge in Aussicht genommen.

Dem Anwärter für Bureaugehilfenstellen wurde bisher jeweils bei seinem Eintritt ausdrücklich eröffnet, daß er von der Bestätigung als Bureaugehilfe ab frühestens nach 5 Jahren die Beamten-eigenschaft erreichen könne und daß er eine Anwartschaft auf etatmäßige Anstellung in den Beamten der Assistentenlaufbahn vorbehaltenen Stellen nicht erhalte. Die etatmäßige Anstellung des Bureaugehilfen kann sonach nur als Bureauassistent erfolgen, sofern er nicht schon vorher bei etwaiger Verwendung in der Centralverwaltung als Kanzleiassistent angestellt worden ist (J 7 und J 6 des Gehaltstariifs). Als Anwärter für die Bureauassistentenstellen kommen aber auch noch tüchtige, bei den Bezirksstellen als Kanzleibeamte Verwendung findende Kanzleigehilfen in Betracht und vor allem die eine 6klassige Mittelschulbildung aufweisenden Expeditionsgehilfen, welche die Assistentenprüfung nicht abgelegt oder nicht bestanden haben. Brauchbare Beamte der letzten Art können den Bureaugehilfen jedenfalls nicht nachgesetzt werden und da Expeditionsgehilfen sich vielfach erst nach 6, ausnahmsweise sogar erst nach 8 Jahren, von der Bestätigung als Expeditionsgehilfe an gerechnet, der Assistentenprüfung unterziehen und sich beim Bestehen der Prüfung deren etatmäßige Anstellung in der Regel erst nach weiteren 3—5 Jahren ermöglichen läßt, so werden auch die nicht bestandenen Expeditionsgehilfen (es ist doch nicht angängig, durchgefallene Beamte besser zu behandeln als solche die die Prüfung bestanden haben) wie auch die Bureaugehilfen im Allgemeinen nicht vor 12 bis 15 Jahren nach ihrer Bestätigung als Bureauassistenten angestellt werden können. Eine solche Mindestdauer der Dienstleistung als Bureaugehilfen erscheint durchaus angemessen; eine Festsetzung des Dienst- oder Lebensalters, mit dem die etatmäßige Anstellung zu erreichen ist, kann schon aus etatrechtlichen Gründen nicht getroffen werden.

Die Vergleichziehung der diesseitigen Bureaugehilfen mit gleichartigen Beamtenklassen anderer Eisenbahnverwaltungen ist nicht gut durchführbar. Sind schon die Bestimmungen für die Annahme, Ausbildung, Verwendung, Beförderung u. s. w. der oberen und mittleren Beamten der verschiedenen Verwaltungen schwer vergleichbar, so ist dies bei einzelnen niederen Beamten, wie hier bei den Bureaugehilfen noch weniger möglich. Andere Verwaltungen haben, soweit bekannt, auch ähnliche Beamtenklassen wie die der Bureaugehilfen. Diese haben auch dort mehr oder weniger oder auch gar keine Aussicht auf Anstellung als etatmäßige Beamte. Die Beibehaltung oder Anstellung dieser Leute hängt

dort theilweise von dem Zugang von Militäranwärtern (z. B. bei den norddeutschen Verwaltungen) ab oder sie beruht auf der Bestehung wiederholter Dienstprüfungen, die erst nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren abgelegt werden können (z. B. in Württemberg).

Bei der Schaffung der Einrichtung der Bureaugehilfenklasse im Jahre 1891 wurden in dieser Klasse auch die vorhandenen sog. Aversalgehilfen aufgenommen, die in den 70er Jahren bei der Uebernahme des Güterexpeditionsdienstes aus den Händen der Unternehmer in den Selbstbetrieb in den direkten Dienst der diesseitigen Verwaltung übergegangen waren. Von diesen Aversal- oder Bureaugehilfen ist eine Anzahl besonders tüchtiger, allseitig im Expeditionsdienst verwendbarer Gehilfen mittlerweile als Bureauassistenten angestellt worden. Die ab 1891 eingetretenen Bureaugehilfen können nach obigen Darlegungen wegen zu kurzer Dienstzeit bezüglich der etatmäßigen Anstellung vorerst noch gar nicht in Frage kommen."

Die Kommission ist der Meinung, daß, wenn hiernach auch die bezüglichen Verhältnisse nicht in dem Maaße der Aenderung bedürftig erscheinen, als nach der Petition angenommen werden muß, bei der Aufstellung des nächsten Budgets auf die Verbesserung der Lage dieser Beamten doch wohlwollende Rücksicht genommen werden sollte, und **beantragt** in diesem Sinne Ueberweisung der Petition der Bureaugehilfen und Bureauanwärter an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

C. Aus den Kreisen des im Arbeiterverhältniß stehenden Eisenbahnpersonals.

XI.

Hier kommen zunächst drei Petitionen in Betracht, welche wegen ihrer gleichartigen Tendenz gemeinschaftlich zu besprechen sein dürften.

I.

Die **Eisenbahnarbeiter** des Landes bitten um Stabilisirung d. h. um Anstellung als Beamte. Es soll nach dem Begehren der Petenten eine solche Anstellung allen Arbeitern zu Theil werden, welche sich länger als 10 Jahre ständig im Dienste der Eisenbahnverwaltung befunden und sich durch ihr Verhalten einer solchen Anstellung würdig gezeigt haben. Sie haben ihrer Petition einen deßfalligen Statuten-Entwurf beigelegt, den sie bereits im Jahre 1897 der Großh. Eisenbahnverwaltung unterbreitet haben und aus dem hervorgeht, wie sie sich die praktische Regelung der Sache denken. Nach diesem Entwurf sollen für die in Betracht kommenden Arbeiter — je nach ihrer Ausbildung und Verwendung — vier Gehaltsklassen geschaffen werden. Die erste Gehaltsklasse siezt einen Gehalt von 1500 bis 2200 *M.*, die zweite einen solchen von 1200 bis 1900 *M.*, die dritte einen solchen von 900 bis 1600 *M.* und die vierte einen Gehalt von 600 bis 1300 *M.* vor. Nach Zurücklegung des zehnten Dienstjahres soll mit dem Anfangsgehalt begonnen werden und es wird dann weiter auf alljährliche Zulagen von je 50 *M.* gerechnet, so daß nach 14 Jahren der Höchstgehalt erreicht würde. Die Pensionirung des Personals soll unter Zugrundlegung dieser Gehaltsfüße nach Maßgabe der Bestimmungen des Beamtengesetzes erfolgen. Zu diesem Zweck soll ein entsprechender Theilbetrag des Vermögens der Kranken- und Pensionsklasse A und B für die Arbeiter der bad. Eisenbahnen ausgeteilt und verwendet werden.

Die Petenten berufen sich zur Rechtfertigung ihres Verlangens auf das Vorgehen einer Anzahl badischer Städteverwaltungen sowie insbesondere auch auf dasjenige der k. k. österreichischen Staatsbahnverwaltung.

Sie machen in ihrer Petition ferner geltend, daß, wenn es auch zu einer Regelung der Sache im Sinne der Bestimmungen des von ihnen vorgelegten Entwurfs zunächst noch nicht kommen sollte, doch wenigstens folgende Punkte in Erwägung gezogen werden möchten:

1. Erhöhung und Regelung der Lohnbezüge,
2. Genügende Versorgung der durch Alter arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter,
3. Hinreichende Fürsorge für die Wittwen und Waisen der Arbeiter.

Die Großh. Regierung hat mit Bezug auf diese Petition erklärt:

„Das von der Eisenbahnarbeiterchaft schon 1897 eingereichte Gesuch um Stabilisirung bezw. Anstellung der über 10 Jahre beschäftigten Eisenbahnarbeiter gab Veranlassung zu Erhebungen über die einschlägigen Verhältnisse bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, bei welchen nach dem Inhalte der Eingabe die Stabilisirung der Arbeiter stattgefunden haben sollte.“

Nach den uns auf Ansuchen vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien überlassenen „Durchführungsbestimmungen aus Anlaß der Arbeiterstabilisirung“ wurde thatsächlich der größte Theil der Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen stabilisirt und dem übrigen stabilen Personal — das in Beamte, Unterbeamte und Diener unterschieden wird — und zwar speziell den sog. „Dienern“ gleichgestellt.

Die Stabilisirung umfaßte:

1. im Zugförderungs- und Werkstättendienste 80 % der Arbeiter und zwar:
 - a) der Professionisten in einer Werkstätte oder in einem Heizhause;
 - b) der Arbeiter (ohne besondere Professionserlernung) bei einer Hilfsmaschine, dann Kessel- und Kupferschmiede, sowie Schmiedhelfer;
 - c) der Pußer in einem Heizhause, sofern der als Pußer verwendete Arbeiter einen Theil des Jahres auch als Heizer verwendet wird, endlich
 - d) der Vorarbeiter bezw. Parthieführer der Tagelöhner (Hausknechte) in den Werkstätten und bei den Kohlenarbeitern in den Heizhäusern, dann der Lampisten und der Transmissionschmierer.
2. Im Verkehrs- und kommerziellen Dienste die für den ständigen (Minimal-)Bedarf der einzelnen Stationen erforderliche Anzahl an Arbeitern und zwar:
 - a) der Vorarbeiter (Parthieführer) in den Gütermagazinen;
 - b) der Ladescheinreiber;
 - c) der Verschieber oder Parthieführer einer Verschiebparthie;
 - d) der Parthieführer der Wagenpußer, dann der Wagenpußer, sofern sie die zur Versetzung des Dienstes erforderliche Profession ausüben;
 - e) der Lampisten (Spängler);
 - f) der Stationsarbeiter in kleinen Stationen mit jenen Berrichtungen, welche in größeren Stationen dem Magazins- bezw. Stationsdiener obliegen.
3. Im Materialdepotdienste 80 % der Arbeiter der einzelnen Materialmagazine und zwar:
 - a) der Vorarbeiter (Parthieführer) der Professionisten;
 - b) der waarentundigen geschulten Arbeiter.
4. Im Bahnunterhaltungsdienste für jede Bahnmeisterstrecke in maximo ein Bahnrichter (Vorarbeiter, Visirer, Parthieführer).

Die Aftordarbeit in den Werkstätten wurde am 1. Juli 1895 vollständig eingestellt und für die abnormale Arbeit, auch für die Sonn- und Feiertagsarbeit, ist ein Stundengeld, bestehend in dem Ratum aus Gehalt und Quartiergeld für 300 Arbeitstage à 10 Stunden bewilligt worden.

Der Stabilisirung muß vorausgehen eine für die spezielle Verwendung vorgeschriebene, meist zweijährige Ausbildungszeit und das Bestehen einer theoretischen und praktischen Prüfung. Das vorgeschriebene Alter ist 18 — 35 Jahre. Für den stabilisirten Arbeiter (Diener) hat die Dienst-

praktisch und das Provisionsstatut Geltung. Die Uniform wird ihm kostenfrei gestellt. Seine Bezüge sind theils ständige, theils veränderliche (Nebenbezüge). Die ständigen Bezüge sind der Gehalt und das Quartiergeld. Wie aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen ist, wurden die stabilisirten Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen in 11 Dienerkategorien eingetheilt; der Gehalt wird nach 6 Gehaltskategorien mit je 2 Stufen bemessen.

Dienstliche Benennung.	Gehaltskategorien					
	I	II	III	IV	V	Im Monatslohn
	Gehaltsstufen					
	Gulden 750 u. 700 (300)*	Gulden 650 u. 600 (250)*	Gulden 550 u. 500 (200)*	Gulden 450 u. 400 (150)*	Gulden 350 u. 300 (120)*	Gulden 24 u. 21 (100)*
Oberwerkmann . . .	1**)	1	—	—	—	Um in Bezirken mit abnorm niedrigen Tagelöhnen einen Uebergang zum Jahresgehalt von 300 fl. zu ermöglichen, kann in solchen Orten die erste Einreichung in die Monatslohnstufe von 21 bezw. 24 fl. erfolgen.
Werkmann . . .	—	—	1	1	1	
Wertgehilfe . . .	—	—	1	1	1	
Magazinsdiener . . .	—	—	—	1	1	
Ladescheinreiber . . .	—	—	—	1	1	
Verschieber . . .	—	—	—	1	1	
Oberverschieber . . .	—	—	—	1	1	
Wagenputzer . . .	—	—	—	1	1	
Lampist . . .	—	—	—	1	1	
Stationsdiener . . .	—	—	—	1	1	
Bahnrichter . . .	—	—	—	1	1	

*) Quartiergeld in Wien.

***) Die Zahlen „1“ veranschaulichen die Gehaltsstufengrenzen des betreffenden Arbeiters.

Die Versetzung aus einer Gehaltsstufe in die nächst höhere innerhalb derselben Gehaltskategorie erfolgt im Wege der Borrückung und zwar:

in die Gehaltsstufe von 350 fl. (V. Kategorie) nach 1 Jahre,
 „ „ „ „ 450 „ (IV. „) „ 3 Jahren,
 „ „ „ „ 550 „ (III. „) „ 4 „
 „ „ „ „ 650 und 750 fl. (II. und I. Kategorie)

und bei den in den Monatslohn von 21 bezw. 24 fl. eingereichten Dienern in die Lohnstufe von 24 fl. bezw. den Gehalt von 300 fl. nur nach je 5 Jahren.

Das Ueberspringen einer Gehaltsstufe ist ausgeschlossen.

Die Versetzung in eine höhere Gehaltskategorie dagegen erfolgt im Wege der Beförderung. Dieselbe kann bei vorzüglicher Dienstleistung frühestens ein Jahr, nachdem die höchste Gehaltsstufe der vorangehenden Gehaltskategorie erreicht ist, erfolgen.

Die Borrückungen und die Beförderungen erfolgen regelmäßig mit Wirkung vom 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres.

Das Quartiergeld für Wien ist in vorstehender Gehaltstabelle mit angegeben, in anderen Orten beträgt dasselbe

	für die 1. Ortsklasse	80 %
" "	2. "	70 %
" "	3. "	60 %
" "	4. "	50 %
" "	5. "	40 %

des Wiener Quartiergeldes.

Jeder Diener hat theilzunehmen:

1. an dem Provisionsinstitute,
2. an der Krankentasse.

Das Provisionsinstitut hat den Zweck der Ruheversorgung der Teilnehmer und der Versorgung ihrer Familien. Die Beiträge bestehen in 4 % des Jahresgehältes. Zu Lasten der Betriebsrechnung wird dem Provisionsinstitut ein Zuschuß gewährt, bestehend in der Hälfte der im betr. Monat von den Teilnehmern geleisteten Einzahlungen.

Bei 10 jähriger Theilnahme am Provisionsinstitut beträgt die Provision 40 % des Gehältes (nicht auch des Quartiergeldes) und steigt für jedes weitere Theilnahmejahr um $2\frac{1}{10}$ % bis zum Maximum des vollen Jahresgehältes bei 35 Theilnahmejahren. Bei Verunglückungen im Dienst werden der Theilnahmezeit 5 Jahre zugeschlagen; das Minimum beträgt 10 Jahre, das Maximum 35 Jahre.

Die Jahrespension der Wittve beträgt 50 % der Jahresprovision des Mannes und darf $\frac{1}{3}$ des Jahresgehältes desselben nicht übersteigen.

So lange die Mutter lebt, erhält jedes Kind bis mit 18 Jahren 10 % der Provision des Vaters als sog. Erziehungsbeitrag. Die Pension der Mutter und die Erziehungsbeiträge der Kinder werden, wenn sie 80 % der Provision des Vaters übersteigen, entsprechend gekürzt.

Nach dem Tode beider Eltern erhalten die Kinder je 25 % der Provision des Vaters, zusammen aber nicht mehr als die Pension der Mutter betragen würde.

Bei Krankheiten ohne eigenes großes Verschulden erhält ein Diener seine Bezüge 6, und wenn er sich die Krankheit erwiesenermaßen bei der Dienstverrichtung zugezogen hat, 12 Monate lang fortbezahlt. Die Krankentasse zahlt das Krankengeld geeglich 20 Wochen; dasselbe wird jedoch nicht an den Diener ausgefolgt, sondern an die Betriebskasse erjezt.

Bei schweren außerdienstlichen Vergehen, die eine längere Gefängnißstrafe nach sich ziehen, kann die strafweise Entlassung ohne, sonst nur mit Disziplinarverfahren erkannt werden.

Eine Kündigung des Dienstes kann nicht erfolgen.

Welche Erfahrungen die k. k. österreichische Staatsbahnverwaltung mit dieser Ordnung der Anstellungsverhältnisse ihrer Arbeiter gemacht hat, darüber liegen uns keine offiziellen Mittheilungen vor; mündlichem Vernehmen nach sind diese Erfahrungen aber wenig günstig.

Für die Großh. Badische Staatsbahnverwaltung konnte ein gleiches Vorgehen wie in Oesterreich nicht in Aussicht genommen werden. Nirgends in Deutschland kommt den Eisenbahnarbeitern die Eigenschaft als Staatsbeamte zu und andererseits ist auch zu berücksichtigen daß durch die Reichsversicherungsgeetze und darüber hinausgehend durch die Errichtung von Arbeiterpensionskassen in Deutschland im Allgemeinen mehr als anderwärts zu Gunsten der Eisenbahnarbeiter geschehen ist.

Eine Verwendung des Vermögens der auf Reichsgesetzen beruhenden Kassen (Kranken- und Arbeiterpensionskasse) wie in dem von den Wittstellern vorgelegten Entwurf der Anstellungsbestimmungen angenommen wird, wäre ja ohnedies ausgeschlossen."

Die **Eisenbahn-Handwerker** sowie die **Werkstätte- und Maschinenhaus-Arbeiter** schließen sich der Bitte um Stabilisierung, wie sie oben unter Ziff. 1 besprochen ist, an und wünschen weiter:

1. Anstellung und Monatsgehalt,
2. bessere Pensionsverhältnisse,
3. eine den heutigen theuren Lebensverhältnissen entsprechende Lohnzulage,
4. Abschaffung der Akkordarbeit und dafür Bewilligung eines entsprechenden Lohnzuschlages,
5. Bezahlung für die gesetzlichen Feiertage, wie auch für die durch die Werkstätte-Ordnung zu versäumenden Tage und Stunden sowie für die Zeiten, in denen der Arbeiter durch Besorgung persönlicher Angelegenheiten die Arbeit versäumt, und für die Zeit der Einberufung zu Reserve- oder Landwehrübungen,
6. einen genügenden, demjenigen der vertragsmäßigen Angestellten gleichkommenden Urlaub mit Bezahlung und die gleiche Berechtigung in Bezug auf Freikarten, wie sie diesen Angestellten zusteht,
7. Erbauung von Arbeiterwohnhäusern aus Staatsmitteln, eventl. Leistung eines angemessenen Wohnungsgeldzuschusses an die Arbeiter.

Die Äußerung der Großh. Regierung über diese Petition besagt:

„Wegen des Wunsches der Eisenbahnarbeiter nach Stabilisierung (Anstellung), welcher schon im Jahre 1897 vorgebracht worden ist und in der Eingabe vom 10. Januar 1900 an die II. Kammer wiederholt wurde, beziehen wir uns auf das oben Gesagte. (Ziff. 1.)

Gegenüber der allgemeinen Begründung der weiter geäußerten Wünsche ist hervorzuheben: Bedeutende Verbesserungen und Fortschritte, veranlaßt durch Arbeiter, sind, wenigstens in dem bei den Bittstellern hauptsächlich in Betracht kommenden maschinentechnischen Dienst, recht selten und beziehen sich meist auf mehr oder weniger untergeordnete Dinge. Wichtigere Verbesserungen größeren Stils können Arbeiter schon deshalb kaum machen, weil ihnen die erforderlichen Vorkenntnisse fehlen.

Die Arbeiterschaft des maschinentechnischen Dienstes besteht theils aus Handwerkern, wie z. B. die überwiegende Mehrzahl der Werkstättearbeiter, theils aus Tagelöhnern, wie z. B. die Maschinenhausarbeiter. Erstere müssen natürlich ihr Handwerk beherrschen, mehr aber auch in der Regel nicht, sind daher durch tüchtige Leute von auswärts ohne Weiteres zu ersetzen und werden auch so ersetzt. Es ist z. B. nicht abzusehen, warum ein tüchtiger Maschinenschlosser, der früher in einer Maschinenfabrik arbeitete, nicht sofort in eine Eisenbahnwerkstätte eintreten und durchaus seiner Aufgabe gerecht werden könnte. Spezialkenntnisse sind nur bei sehr wenigen einzelnen Arbeitern erforderlich, so z. B. bei den Schlossern, welche die Westinghousebremse oder Geschwindigkeitsmesser und dergl. zu unterhalten haben; aber auch diese Kenntnisse werden unter Anleitung des Werkstätteaufsichtspersonals bald erworben, sofern die betreffenden Arbeiter überhaupt tüchtig in ihrem Fach sind.

Die nicht gelernten Tagelöhner bringen keine besonderen Vorkenntnisse mit und brauchen in der Regel auch keine besonderen Kenntnisse zu erwerben, so z. B. die Maschinenhausarbeiter. Die Hilfsarbeiter und Handlanger in den Werkstätten sind demnach durch Zuzug von außen stets zu ersetzen. Ausnahmen sind natürlich auch hier nicht ausgeschlossen, aber vereinzelt und in keiner Weise ausschlaggebend.

Aufsichtspersonal wird stets vorbanden sein müssen und zwar, wenn die von den Arbeitern erstrebte Stabilisierung zur Einführung käme, in höherem Maße als bisher, weil neben dem pflichtgetreuen Arbeiter, der auch im Monatslohn fleißig weiter arbeitet, auch mit dem minder gewissenhaften gerechnet werden muß, der, wo ihm der Verdienst sicher ist, im Eifer nachläßt.

Daß die Löhne der Eisenbahnarbeiter eine steigende Tendenz nicht aufweisen, ist nicht zutreffend, am Wenigsten bei den Werkstättearbeitern. Ziffernmäßige Nachweise über die Lohnbewegung in den letzten Jahren könnten indessen nur auf Grund umfassender, zeitraubender Erhebungen gegeben werden. Es ist aber ganz ausgeschlossen, daß wir in der Zeit der jüngst vergangenen Hochkonjunktur

unfern nicht unwesentlichen Mehrbedarf an Personal hätten decken können, wenn wir den Leuten nicht annähernd das geboten hätten, was sie damals ohne große Mühe in der Privatindustrie erhalten konnten. Insofern erscheint es auch überflüssig über das in der Eingabe erwähnte „Beliebe höherer und niederer Beamten“, durch welches die Löhne willkürlich bestimmt werden sollen, weitere Worte zu verlieren, da die Macht der Verhältnisse diesem Belieben, wenn es selbst in der angedeuteten willkürlichen Weise vorhanden wäre, stets überlegen sein würde.

Zu den einzelnen Punkten der Eingabe bemerken wir:

1. Anstellung und Monatsgehalt.

Es ist nicht bekannt, daß Privatunternehmer oder Aktiengesellschaften u. s. w. ihre Arbeiter bislang im Sinn einer „Stabilisierung“ angestellt hätten; auch ist es kaum wahrscheinlich, daß in diesen Kreisen eine solche Stabilisierung jemals stattfinden kann, da hierdurch die Lebens- und Konkurrenzfähigkeit der betreffenden Unternehmungen unter Umständen in der ernstesten Weise bedroht würde.

Wenn bei gemeindlichen Verwaltungen solche Anstellungen stattgefunden haben, so handelt es sich dort in der Regel um Arbeitsgebiete, die mit der unmittelbaren Erzeugung von Werthen, wie dies in den Werkstätten in großem Umfang geschieht, wenig oder nichts zu thun haben und bei denen man das mögliche höchste Maß der Leistung des Einzelnen von vornherein leichter beurtheilen kann als in den Werkstätten; es kommen in den Gemeinden zumeist Arbeitsgebiete in Betracht (z. B. Gasfabriken, elektrische Zentralen, Pumpwerke), wo die Arbeitsleistung im Wesentlichen durch die Maschine vollführt wird und die Menschenhand nur einen verhältnißmäßig geringen Einfluß auf das Mehr oder Weniger der Leistung hat. In Werkstättebetrieben würden auch Gemeinden kaum eine derartige Stabilisierung durchführen.

Werden unsere Arbeiter bei außergewöhnlichen Vorkommnissen, wie Unfällen und dergl. besonders angestrengt, so erhalten sie, was die Eingabe nicht erwähnt, auch einen wesentlich höheren Lohn, in der Regel das doppelte des regelmäßigen Taglohns.

Wenn der Einfluß der Feiertage auf den Verdienst als Argument für Gewährung eines Monatslohnes angeführt wird, so ist zunächst zu bemerken, daß eine Anhäufung von Feiertagen und die damit etwa verbundenen Ausgaben und Mindereinnahmen nicht mit unvorherzusehender Pöflichkeit eintreten, sondern monatelang vorhergesehen werden können, so gut wie auf andere größere einmalige Ausgaben, Hausmiete, Anschaffung von Wintervorräthen u. s. w. schon in den dem Zahlungstermin vorhergehenden Monaten Rücksicht genommen werden muß und zwar nicht nur vom Arbeiter, sondern in ganz gleicher Weise vom Beamten.

Inwieweit hierin ein Monatslohn etwas ändern soll, ist nicht ersichtlich. Auch berührt dies Streben nach Monatslohn, womit doch wohl auch monatlich einmalige Zahlung wie beim Beamten verknüpft sein soll, sehr merkwürdig angesichts der fortgesetzten und neuerdings im Wesentlichen auch durchgesetzten Bestrebungen der Arbeiter, an Stelle der früheren einmaligen monatlichen Zahlung des verdienten Lohnes eine Abschlags- und Restzahlung (in Zwischenräumen von 1/2 Monat) zu setzen.

Im Uebrigen spielt die Frage, ob die Bezahlung nach Tageslohn berechnet oder in einem Monatslohn festgesetzt wird, doch wohl nur eine untergeordnete Rolle. Das Einkommen wird im Ganzen doch immer nach dem Monaterträgniß gewerthet oder auch nach dem gesammten Jahresarbeitsverdienst verglichen. Wollte man den Arbeitern einen Monatsgehalt bewilligen, so wäre er nach dem monatlichen Durchschnitt der Arbeitstage, vervielfältigt mit dem entsprechenden Taglohn, zu bemessen.

Wegen Bezahlung der Sonntage und gesetzlichen Feiertage, an denen der gewerbliche Arbeiter nicht arbeitet, ist das Bittgesuch unter Ziffer 5 besonders zu behandeln. Die Festsetzung eines Monatsgehaltens würde auch den Fortfall der Akkordarbeit bedingen. Diese Frage wird unter Ziffer 4 besonders erörtert.

2. Pensionsverhältnisse, d. i. Invaliden- und Hinterbliebenen-Fürsorge.

Die Fürsorge für Invalidität und für die Hinterbliebenen der Eisenbahnarbeiter stützt sich, abgesehen von den Leistungen aus dem Gewerbe-Unfall-Versicherungsgesetz, auf die Leistungen der Arbeiterpensionskasse und die Zuwendungen aus den budgetmäßigen Mitteln für Unterstützungszwecke. Wegen der Arbeiterpensionskasse und der daraus fließenden Renten verweisen wir auf unsere in der vorigen Budgetperiode gemachten Mittheilungen (Bericht der Budgetkommission Nr. 15a Seite 19 und zugehörige Beilage 6 lit. A bis D). Ueber die in den Jahren 1900 und 1901 fällig gewordenen Renten und Zusatzrenten (Kassenabtheilung A und B) sowie über die in den beiden Jahren zur Anweisung gelangten Wittwen- und Waisengelder (Kassenabtheilung B) schließen wir 2 Nachweisungen an. Für die Arbeiter, welche der Kassenabtheilung B beigetreten sind, ist hiernach die Kassenleistung bei Invalidität nicht so gering, wie in der Eingabe bemängelt; sie betrug zwischen 256 *M* 20 *S* und 458 *M* 40 *S* und nicht zwischen 100 und 200 *M*. Außerdem erhalten die invalid gewordenen Arbeiter, deren Bedürftigkeit dargethan ist, neben dieser Rente aus den budgetmäßig zur Verfügung gestellten Mitteln (§ 17 der Ausgabe des Betriebs-Etats) noch ständige Unterstützungen. Eine Uebersicht der in den Jahren 1899–1901 zu den Renten aus der Arbeiterpensionskasse bewilligten derartigen Unterstützungen ist angegeschlossen.

Die Leistungen der badischen Arbeiterpensionskasse sind, wie vor 2 Jahren dargethan, die höchsten der bei den deutschen Staatseisenbahnen bestehenden gleichartigen Kassen. Um die Kassenleistungen in dieser Höhe aufrecht erhalten zu können, muß die Verwaltung außer der Hälfte der geordneten Beiträge bis auf Weiteres noch einen erheblichen besonderen Zuschuß leisten, so daß die verwaltungsseitigen Beiträge zu der Kassenabtheilung B sich nunmehr auf 228500 *M* jährlich, im laufenden Budget 114500 *M* jährlich mehr als im vorigen Budgetjahr, betragen. Zur weiteren Vergleichung der badischen Arbeiterpensionskasse mit den Arbeiterpensionskassen der übrigen deutschen Staatsbahnen diene die weiter beigefügte Uebersicht über die Vertheilung der Kassenmitglieder auf die einzelnen Lohnklassen bei den verschiedenen Eisenbahn-Arbeiterpensionskassen. Zur Erläuterung bemerken wir, daß den diesseitigen Arbeitern schon bei Gründung der Kasse auf Grund des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (von 1889) § 22 bezw. des Invalidenversicherungsgesetzes (von 1899) § 34^a allgemein gestattet ist, sich statt mit dem 300fachen mit dem 365fachen Tagesverdienst zu versichern, auch wenn der Arbeiter nicht für 365 Tage, sondern nur für die wirklichen Arbeitstage (300 und 306 Tage im Jahr) Lohn bezieht. Von dieser Vergünstigung, die der Verwaltung, da sie die Hälfte der Beiträge selbst aufbringt, sehr erheblichen Mehraufwand verursacht, haben zahlreiche Kassenmitglieder Gebrauch gemacht. Daran ist wohl zum Theil wenigstens zurückzuführen, daß bei der badischen Arbeiterpensionskasse eine so erheblich größere Zahl in den oberen Lohnklassen eingereiht ist als bei den andern Verwaltungen. Andererseits kann diese Vergleichung doch auch als Maßstab dienen, daß, da bei den deutschen Eisenbahn-Arbeiterpensionskassen für die Einreihung der Mitglieder in den Lohnklassen in erster Linie der wirkliche Arbeitsverdienst maßgebend ist, die Lohnverhältnisse bei der badischen Verwaltung vergleichsweise gut sind. Zu dem gleichen Schlusse führt auch die Durchsicht der weiteren Beilage „Vergleichende Uebersicht über die Einnahmen aus Beiträgen bei den verschiedenen Eisenbahn-Arbeiterpensionskassen“. In diesen vergleichenden Uebersichten ist dargethan, daß die Verwaltung bestrebt ist, die Pensionsverhältnisse ihrer Arbeiter möglichst günstig zu gestalten.

3. Lohnerhöhung.

Die Frage einer allgemeinen Lohnerhöhung wurde im Laufe der letzten Jahre für die Werkstätten in Karlsruhe an Hand einer ziemlich ausgedehnten Erhebung über die Löhne in den etwa vergleichbaren Privatindustrien geprüft. Dabei wurde festgestellt, daß die Voraussetzungen zu einer

Anlage 4.

Anlage 5.

Anlage 6.

Anlage 7.

Anlage 8.

allgemeinen Lohnerhöhung nicht gegeben seien; heute, bei der augenblicklichen Lage des Arbeitsmarktes dürfte dies noch viel weniger der Fall sein.

Wenn die Eingabe meint, der Staat könne die Löhne seiner Arbeiter ganz unabhängig von der Privatindustrie regeln, so ist dies unrichtig. Der Staat hat allerdings die Pflicht, so weit irgend thunlich, als Muster für die Privatindustrie seine Betriebe einzurichten und er hat dieser Pflicht sich auch nie und auf keinem Gebiet entzogen. Dazu gehört aber auch, daß er seine Erzeugnisse, d. i. in letzter Linie die Arbeit seiner Angestellten nicht theurer bezahlt, als angemessen ist, sonst hört der Staatsbetrieb auf diesem Gebiet auf, eine Musteraustalt zu sein, und wirthschaftet schlecht auf Kosten der Allgemeinheit. Da nun der Staatsbetrieb seine Erzeugnisse nicht verkauft, sondern für sich selbst verwerthet, so fehlt in seinem Calcul die Regelung, welche in der Privatindustrie durch den Wettbewerb, d. h. in erster Linie durch das große Gesetz von Angebot und Nachfrage sich ergibt. Der Staat kann und darf daher nicht auf eigene Faust die Arbeitslöhne erhöhen, sondern er wird stets mit der einschlägigen privaten Industrie in Fühlung bleiben müssen.

Die Eingabe verkennt völlig, daß die Rolle des Treibers, welche dem Staatsbetrieb zugemuthet wird, wenn von Erfolg begleitet, die Konkurrenzfähigkeit der Privatindustrie und damit den Arbeiter selbst schädigen würde.

Auch die Darlegung, daß der zum Stamm einer Privatindustrie gehörige Arbeiter auch bei Berücksichtigung der schlechten Zeiten einen finanziellen Vorsprung vor dem Arbeiter des Staatsbetriebes voraus habe, ist unzutreffend, denn bei größeren Krisen, wie eine solche augenblicklich vorhanden ist, wird nicht nur mit Entlassung überzähliger Kräfte geholfen, wie sie im Staatsbetrieb kaum vorkommt, sondern man hilft sich beim verbleibenden und zur Erhaltung in Aussicht genommenen Arbeiterstamm auch mit Einlegen von Feierschichten, Verkürzung der Arbeitszeit und dergl., wodurch auch die älteren Arbeiter ohne Weiteres betroffen werden. Es ließen sich gerade jetzt zahlreiche Beispiele anführen. Die Verwaltung dagegen sucht, so lange es irgend geht, ihre Arbeiter voll fortzubeschäftigen und eine Verminderung der Zahl nicht durch Entlassung, sondern lediglich durch Unterlassung des Ersatzes für den natürlichen Abgang an Arbeitern zu erreichen, eben weil sie nicht auf's Verdienen in erster Linie angewiesen ist.

Um so weniger kann sie aber auch in Zeiten der Hochkonjunktur den oft sprunghaft sich vollziehenden Lohnerhöhungen folgen, sondern sie muß die Löhne auf einer Höhe zu halten suchen, die auch in schlechten Zeiten, d. h. wenn die Privatindustrie die Löhne kurzweg herabsetzt, noch gehalten werden kann.

Dies sind so bekannte und auch unsern Arbeitern und den Bewerbern um Arbeiterstellen geläufige oder von ihnen leicht zu erfragende Grundsätze, daß von getäuschten Hoffnungen, wie die Eingabe sagt, nicht die Rede sein kann.

Der im Staatsbetrieb stehende Arbeiter muß sich eben, genau wie der Beamte, darüber entscheiden, ob er die bisweilen geringer als in der Privatindustrie bezahlte aber sichere Stellung im Staatsbetrieb, oder die höhere Bezahlung der Privatindustrie und deren Risiko vorzieht. Beides zusammen, die — übrigens durchaus nicht ununterbrochen fortbauende — höhere Bezahlung des Privatarbeiters und die sichere Stellung des Arbeiters im Staatsdienst ist ebenso unvereinbar, wie für den Beamten die innere Sicherheit der Staatsstellung und die hohen Gehälter des Privatdienstes.

Daß die Sicherheit der Stellung für die Arbeiter von großem Werth ist, beweisen nicht nur unsere stets sehr gut besetzten, wegen Uebersehung öfters geschlossenen Wartlisten, sondern es wird auch in der Eingabe selbst anerkannt.

4. Abschaffung der Akkordarbeit.

Die Akkordarbeit (Arbeit nach dem Stück) ist allgemein, in Staats- und Privatwerkstätten, eingeführt in der doppelten Erwägung,

1. daß es fleißige und unfleißige, mehr und weniger geschickte Arbeiter gibt und daß es nur billig erscheint, den tüchtigen Arbeiter besser als den minder leistungsfähigen zu bezahlen und
2. daß eine Betheiligung des Arbeiters an der Größe seines Verdienstes im wohlverstandenen Interesse von Arbeiter und Arbeitgeber liegt.

Zur Abschaffung der Stückarbeit liegt daher nicht der geringste Grund vor. Es mag zugegeben werden, daß die Berechnung der Stücklöhne nicht immer einfach ist. Kommen aber nennenswerthe Fehlgriffe überhaupt vor, so ist es selbstverständliche Pflicht der Werkstätteleitung, Abhilfe zu schaffen und außerdem sorgt auch der Arbeiter selbst schon dafür, daß er keine Verkürzung erfährt. Wird doch die Bestimmung, daß bei tüchtiger Leistung bis 40 % über den Taglohn verdient werden darf, in weiten Kreisen der Arbeiter dahin aufgefaßt, daß bei Akkordarbeit 40 % mehr verdient werden müssen.

Wenn die Eingabe die schädlichen Einflüsse der angeblich gesundheitszerrüttenden Akkordarbeit in den Vordergrund stellt, so ist das nicht nur eine starke, durch nichts gerechtfertigte Uebertreibung, sondern es wird auch vergessen, bei diesem Anlaß zu erwähnen, daß unsere sämtlichen Werkstätten bekanntlich seit einer Reihe von Jahren nur 9 1/2 stündige Arbeitszeit haben, während die einschlägige Privatindustrie nicht unter 10 Stunden arbeitet.

Auch mit Rücksicht auf die unter D.-Z. 3 behandelte Lohnfrage muß diese Thatsache gebührend hervorgehoben werden. Beweist sie doch, daß, gleichen Taglohn in Privat- und Staatsbetrieb vorausgesetzt, unsere Arbeiter für die Stunde Arbeitsleistung das $\frac{10}{9,25} = 1,08$ fache oder 8% mehr als die Arbeiter der Privatindustrie erhalten, oder daß unsere Arbeiter, auch wenn sie nur das $\frac{9,25}{10} = 0,925$ fache oder 7,5% weniger Taglohn erhielten als in der Privatindustrie, für die Stunde Leistung immer noch so bezahlt wären, wie die Arbeiter der Letzteren.

5. Bezahlung der Feiertage.

Der Werkstättearbeiter vollbringt in seiner Arbeitszeit eine gewisse Leistung und wird nach dieser Leistung, sei es im Tag- oder Stücklohn, bezahlt. Es ist daher selbstverständlich, daß er für die Zeit, in welcher er feiert, also keine Leistung erzielt, auch nichts bezahlt erhält. Ein Vergleich mit dem Beamten ist deshalb nicht angängig, weil dieser nicht eine, lediglich von der Länge der Arbeitszeit abhängige Leistung zu vollziehen, sondern dem mit seinem Amt zusammenhängenden Verpflichtungen gerecht zu werden hat, die ihn oft genug zwingen, über die üblichen Bureaustunden hinaus ohne jede besondere Vergütung zu arbeiten, während Ueberstunden des Werkstättearbeiters mit 50 % Lohnzuschlag bezahlt werden. (§ 14 der Arbeitsordnung).

Die Feiertage, welche für den Arbeiter Lohnausfall bedingen, sind nicht von der Verwaltung eingekehrt, sondern beruhen auf gesetzlichen Bestimmungen. Es sind ihrer übrigens nicht 10, wie in der Eingabe erwähnt, sondern nur 8. Diesen gesetzlichen Bestimmungen müssen sich auch andere Erwerbszweige, wie z. B. besonders seit Einführung der Sonntagsruhe der Kaufmann fügen, ohne Entschädigung dafür zu erhalten. Die sog. „Halbfeiertage, welche die Eingabe erwähnt, hängen mit Ortsbrauch zusammen und sind von der Verwaltung nicht vorgeschrieben, ebensowenig durch das Gesetz geboten, sondern auf Wunsch der Arbeiter gestattet worden und in den verschiedenen Werkstätten verschieden. Während z. B. in Lauda neben den gesetzlichen Feiertagen (§ 6 der Arbeitsordnung) noch verschiedene Marienfeiertage u. s. w., im Ganzen 10 1/2 „Halbfeiertage im Sinne der Eingabe üblich sind, werden in der Werkstätte Basel nur 1 1/2 solche Tage gefeiert. Es unterliegt diesseits keinem Anstande, diese Halbfeiertage fallen zu lassen, sobald die überwiegende Mehrheit der Arbeiter bei den einzelnen Werkstätten dies beantragt. Bei Neuauftellung der Arbeitsordnung im Jahre 1900, deren Entwurf den Arbeiterausschüssen zur Meinungsäußerung vorlag, wurden in dieser Richtung keine Wünsche geltend gemacht.

Von der Verwaltung eingeführte Feiertage sind Kaisers und Großherzogs Geburtstag; an diesen beiden Tagen erhalten die Arbeiter aber auch ihren vollen Taglohn. Derselbe wird den Arbeitern ferner allgemein gewährt bei der Theilnahme an der Beerdigung von Mitarbeitern oder Beamten, soweit die Dienstgeschäfte die Entfernung von der Arbeit erlauben und die Versäumniß nur wenige Stunden beträgt. Weitergehende Dienstbefreiungen werden als Urlaub behandelt (siehe D.-Z. 6).

Im Uebrigen beziehen die ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes, deren Dienste — im Gegensatz zu den Werkstätte-Arbeitern — regelmäßig auch an Sonn- und Feiertagen in Anspruch genommen werden, auch an diesen Tagen ihren Lohn. Mindestens ein Sonntag im Monat wird indessen unter Belassung des Lohnes frei gegeben. Die übrigen Arbeiter beziehen den Lohn nur für die Arbeitstage. Diesen Arbeitern ohne Weiteres auch an Sonn- und Feiertagen den Lohn zu zahlen, geht nicht an; ein solches Verfahren würde entweder lediglich eine erhebliche Lohnerhöhung für gewisse Klassen von Arbeitern darstellen, die gerechterweise auch den andern Arbeitern zu Theil werden müßte, oder es müßte, da ja doch immer nur der durchschnittliche Monats- oder Jahresverdienst ausschlaggebend sein kann, eine anderweitige Lohnfestsetzung bedingen.

Was die Frage der Lohnbelassung für die Zeit der Einberufung zu Reserve- und Landwehrübungen anlangt, so wird dieser Gegenstand im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 616 des B. G.-B. 3. Bt. allgemein, auch bei den andern Zweigen des Staatsbetriebes und bei den deutschen Staats-Eisenbahnverwaltungen geprüft. Eine Regelung ist bis jetzt noch nirgends erfolgt, doch wurde bei den Erhebungen bei diesen Verwaltungen von verschiedenen Seiten darauf aufmerksam gemacht, daß bei den mit Kündigungsfrist von 14 Tagen angestellten Personen, also vor Allem bei den Arbeitern, eine Dienstbehinderung, wie sie die Ableistung einer 12—14tägigen militärischen Übung mit sich bringt, nicht als eine „unerhebliche“ im Sinne des Art. 616 des B. G.-B. angesehen werden kann.

6. Urlaub und freie Fahrt.

Die Bewilligung von Urlaub an Arbeiter ist erst im Jahre 1899 eingeführt worden. Bis dahin hatten die Arbeiter, die an Sonn- und Feiertagen nicht arbeiteten und für diese Tage auch keinen Lohn erhielten, überhaupt keine freie Tage mit Lohnzahlung; dagegen wurde den Arbeitern des Betriebsdienstes, die auch an Sonn- und Feiertagen arbeiteten und ausgelohnt wurden, wie schon oben angegeben, mindestens ein Sonn- oder Feiertag im Monat unter Belassung des Lohnes bewilligt. Diese letztere Vergünstigung besteht auch heute noch neben der eigentlichen Urlaubsbewilligung. Die Verordnung über die Gewährung von Urlaub an die Arbeiter ist im Verordnungsblatt der Großh. Generaldirektion von 1899 Seite 25/26 enthalten. Danach wird den Arbeitern mit mindestens 3 jähriger Dienstzeit ein Urlaub von 3 Tagen, den Arbeitern mit mindestens 10 Jahren Dienstzeit ein solcher von 5 Tagen bewilligt. Durch diese Urlaubsbewilligung entstehen der Betriebskasse selbstverständlich nicht unerhebliche Stellvertretungskosten. Eine Ausdehnung der erst vor 3 Jahren eingeführten Vergünstigung ist vorerst nicht beabsichtigt. In der Privatindustrie, auf deren Löhne sich die Arbeiter mit Vorliebe beziehen, bestehen derartige Urlaubsvorgünstigungen, soweit unsere Kenntniß reicht, nicht.

Wenn den unteren Beamten theilweise ein etwas weitergehender Urlaub (bis 8 Tagen) bewilligt wird, so liegen hier auch die persönlichen Verhältnisse etwas anders. Die Beamten werden verfehlt, sie sind vielfach fern von der Heimath angestellt und werden daher durchschnittlich mehr als die Arbeiter genöthigt sein, zum Besuche von in der Heimath befindlichen Angehörigen oder dergl. Urlaub zu nehmen. Uebrigens schließt die angegebene Begrenzung des den Arbeitern zu bewilligenden Urlaubs nicht aus, daß nicht in besonderen Fällen auf Ansuchen des Bediensteten auch eine weitergehende Verurlaubung ausnahmsweise Genehmigung findet.

Die Arbeiter können — abgesehen von der für die ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes bestehenden Einrichtung der freien Fahrt zwischen Wohn- und Beschäftigungsort — auf Wunsch innerhalb eines Kalenderjahres 2 mal einen Freischein zu Reisen in persönlichen Angelegenheiten erhalten. Wo besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, werden auch den Arbeitern weitere Freischeine verabsolgt. Die Beschränkung auf 2 Scheine innerhalb eines Jahres besteht auch für einige andere Bedienstete der diesseitigen Verwaltung (Eisenbahngelieferten, Eisenbahngelieferten, Bewerber für Beamtenstellen und Privatgehilfen). Für die Beamten besteht bei der badischen Staats-Eisenbahnverwaltung eine gleiche Begrenzung der Zahl zu gewährenden Freischeine nicht. Für die Beamten kommt auch hier wieder in Betracht, daß sie aus den oben bei Behandlung der Urlaubsfrage angegebenen Gründen durchschnittlich mehr in die Lage kommen werden, in persönlichen Angelegenheiten reisen zu müssen als Arbeiter. Die zur Ausfertigung von Freischeinern ermächtigten Dienststellen sind indessen angewiesen, darauf zu achten, daß auch Seitens der Beamten nur ein mäßiger Gebrauch von der Freifahrtvergünstigung gemacht wird.

Soweit bekannt, werden den Arbeitern auf keiner deutschen Staatsbahn mehr als 2 Freischeine im Jahre bewilligt. Auf den preussischen und elsässischen Eisenbahnen genießen sie überhaupt keine freie Fahrt.

7. Erstellung von Arbeiterwohnhäusern.

Auf die Erbanung von Arbeiter-Wohnhäusern nimmt die Verwaltung fortgesetzt Bedacht und kann in dieser Beziehung auf die früheren und jetzigen Budgetanforderungen — vergl. u. A. das vorliegende Baubudget Titel III Ziffer 15 — verwiesen werden.

Den Arbeitern einen besonderen Wohnungszuschuß zu bewilligen, abgestuft nach den Orten und den daselbst bestehenden Miethpreisen, wird sich nicht empfehlen. Ein solcher Zuschuß an Orten mit hohen Miethpreisen wird in der Lohnhöhe zum Ausdruck kommen und thatsächlich wird auch, da sich die Höhe des Lohnes in erster Linie nach den örtlichen Verhältnissen und den ortsüblichen Tagelöhnen richtet, den besonderen Verhältnissen der Stationsorte, wozu auch die Miethverhältnisse gehören, angemessene Rechnung getragen.“

3.

Der **Verband badischer Eisenbahbediensteten** petitionirt um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Großh. Staats-Eisenbahnen. Der wesentliche Inhalt dieser Petition ist aus nachstehender Äußerung der Großh. Regierung über dieselbe ersichtlich:

„In der Eingabe wird die Einführung eines allgemeinen gesetzlichen Lohn tariffs, ähnlich dem Gehaltstarif für die Beamten, angestrebt; derselbe soll nach Ortsklassen, in gleicher Weise wie die Stationsämter in die Klassen I—V eingetheilt sind, abgestuft werden. Dem Tarif soll ein Minimallohn zu Grunde gelegt werden, der für ganz Baden gilt, und zu diesem sollen nach den besonderen Verhältnissen eines Ortes noch Lokalzuschläge bewilligt werden. Außerdem sollen in den ersten 10 Jahren und zwar nach ein, drei, sechs und neun Jahren Aufbesserungen von je 20 % gegeben werden, sodaß der Arbeiter mit 10jähriger Dienstzeit einen Mindestlohn in den 5 Ortsklassen von 900, 1150, 1250, 1350 und 1450 M oder — da der Taglohn für 365 Tage gegeben wird — einen Taglohn von 2,50, 3,15, 3,45, 3,75 und 4 M erhält. Die Löhne unserer Bahnhofarbeiter betragen dormalen im Bezirk

Landau	zwischen 3,30 und 2,10 M
Eberbach	„ 3,50 „ 2,20 „
Heidelberg	„ 4,00 „ 2,40 „
Mannheim	„ 4,60 „ 3,00 „
Bruchsal	„ 4,00 „ 2,40 „

Karlsruhe	zwischen 4,00 und 2,40 .M
Baden	" 4,00 " 2,30 "
Offenburg	" 3,80 " 2,30 "
Freiburg	" 4,20 " 2,20 "
Basel	" 4,40 " 2,50 "
Waldshut	" 3,30 " 2,30 "
Konstanz	" 3,70 " 2,20 "
Villingen	" 3,60 " 2,30 "

Die angegebenen Mindestlöhne haben nur ganz junge Leute. Die von den Bittstellern angestrebten Mindestlöhne für ein Dienstalter von 10 Jahren dürften sonach überall, höchstens mit Ausnahme der Odenwälder-, Schwarzwälder- und Bodenseegegend, wo sie übrigens auch durchaus nicht verlangt werden können, erreicht sein und die Gehalte mancher niederer Beamten übersteigen, bei denen es übrigens auch oft vorkommt, daß das Dienst Einkommen zum Unterhalt der ganzen Familie einschließlich Kindererziehung nicht ausreicht und deshalb vielfach die Frau mitverdienen muß.

Die Löhne richten sich nach den ortsüblichen Löhnen und diese sind in einer für die Kranken-, Invalidentät- und Unfallversicherung maßgebenden vom Großh. Ministerium des Innern veröffentlichten Uebersicht zusammengestellt. Eine gesetzliche Festlegung mit gesetzlicher Ortsklassifikation erscheint unmöglich. Eine Eintheilung nach der Ordnung der Stationsämter wäre unhaltbar. Der Arbeiter an kleineren Orten (Stationsämter III und IV) hat oftmals einen wichtigeren und verantwortungsvolleren Dienst als ein solcher bei einem Stationsamte I. und auch II. Klasse, denn er wird in fast allen Dienstzweigen, manchmal sogar im Fahrdienst, Telegraphendienst etc. verwendet. Die Wichtigkeit seines Dienstes und seine Verwendung richtet sich nach der Gestaltung des Fahrplans und der dazu erlassenen Vollzugsvorschriften; ein solcher Arbeiter kann daher in der einen Fahrplanperiode einen viel weniger wichtigen und verantwortungsvollen Dienst, wie in der vorausgegangenen Periode erhalten, eine Aenderung des Lohnes aber jeweils mit einer Aenderung der Wichtigkeit der Leistungen, insbesondere aber eine Herabsetzung des Lohnes vorzunehmen, ist unthunlich.

Wenn ein Vergleich mit dem Gehaltstarif der Beamten angesetzt wird, so wird dabei außer Acht gelassen, daß der Beamte versetzt wird und sich überallhin versetzen lassen muß, während der Arbeiter in der Regel für den Ort seiner Beschäftigung eingestellt ist. Weil der Beamte sich überallhin versetzen lassen muß, ist für denselben ein „Grundlohn“, wie die Bittsteller es nennen, d. i. ein Gehaltstarif gerechtfertigt.

Bei der Vergleichung mit den städtischen Arbeitern wird übersehen, daß die Stadt es lediglich mit den örtlichen Verhältnissen dieser Stadt zu thun hat und nicht mit den sehr verschieden liegenden Verhältnissen zahlreicher Orte. Die Stadt hat höchstens Vergleiche anzustellen mit Städten etwa gleicher Art.

Keine Anwendung scheint der Lohnstarif finden zu sollen für alle sogen. Hilfsbediensteten und Spezialarbeiter; u. A. werden da genannt: die Bremser, Güterpacker und sämtliche im Betrieb beschäftigten gelernter Handwerker. Diese sollen vertragsmäßig d. h. wohl als Beamte angestellt werden; für sie müßte dann ein besonderer Tarif erstellt werden. Was die Bestrebungen nach Anstellung der Arbeiter als Beamte anbelangt, so können wir uns auf das beziehen, was zu anderen Bittgesuchen bereits gesagt worden ist. Ebenso können wir auch bezüglich der Frage der Altersversorgung, der Gewährung des Lohnes während der Ableistung militärischer Uebungen, der Wohnungsverhältnisse, Errichtung von Wohnhäusern u. a. m. auf bereits an anderen Orten Gesagtes verweisen.

Die Gewährung von Auslandszulagen wäre nicht am Platze, denn der Arbeiter wird ja nicht von der Verwaltung ins Ausland versetzt, vielmehr wählt er seinen Arbeitsort selbst und zwar mit Rücksicht auf sein persönliches Interesse. Die in Basel beschäftigten Arbeiter wohnen zum größten Theil in den umliegenden badischen Orten und wenn sie nach Basel selbst ziehen, so geschieht dies

sicherlich nur mit Rücksicht auf einen in ihren persönlichen Verhältnissen liegenden Vorthheil. Die im Kanton Schaffhausen eingestellten Arbeiter sind fast ausschließlich Schweizer und wohnen hiernach in ihrem Heimathlande.

Dienstmäntel werden den unter dem Fahrpersonal verwendeten Arbeitern und auch andere Schutzkleider werden den Arbeitern, die gegen Kälte, Nässe und dergleichen besonderen Schutz bedürfen, unentgeltlich geliefert. Den Hilfswärtern werden gleichfalls Mäntel geliefert und allen niederen Beamten und Arbeitern, von denen das Tragen einer Uniform verlangt ist, werden die erforderlichen Dienstkleider unentgeltlich geliefert. Darüber hinaus werden aber auch den anderen Arbeitern, die gleichfalls Arbeitermäntel, Toppn u. a. m. beziehen wollen, solche gegen ermäßigte Preise abgegeben und zwar wird ein Viertel der Anschaffungskosten auf die Betriebskasse übernommen.“

Ihre Kommission steht diesen drei Petitionen gegenüber im Wesentlichen auf dem gleichen Standpunkt, wie ihn die Budgetkommission des letzten Landtags eingenommen hat. Sie ist der Meinung, daß den Lohnverhältnissen unserer Eisenbahnarbeiter nach wie vor die größte Aufmerksamkeit zu schenken ist und daß im Hinblick auf die dermaligen Wohnungs- und Lebensmittelpreise Lohnaufbesserungen, wo sie als nothwendig erscheinen, nicht vorenthalten werden sollen. Die betreffenden Maßnahmen generell zu treffen, hat aber doch bei der Verschiedenartigkeit der einschlägigen Verhältnisse erhebliche Bedenken, und es wird daher, wie schon in dem Bericht der Budgetkommission des letzten Landtags betont worden ist, Sache sorgfältiger und genauer Einzelprüfung sein müssen, zu entscheiden, wo die bessernde Hand anzulegen ist. Daß übrigens bei der dermaligen Lage der Industrie bei solchen Besserungen über ein gewisses Maß nicht hinausgegangen werden kann, dürfte ebenfalls einleuchten. Wir glauben indeß behaupten zu können, daß die badische Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren, was die Lohnverhältnisse ihrer Arbeiter anbelangt, den billiger Weise zu stellenden Anforderungen nachzukommen bestrebt war. Wir tragen aber auch kein Bedenken, den Wunsch auszusprechen, daß sie, trotz der wirtschaftlich ungünstigen Lage, fortfahren möge, die Lohnbezüge ihrer Arbeiter, soweit dies irgend thunlich ist, weiter zu bessern und überhaupt alle, unsere Arbeiterverhältnisse berührenden Fragen wohlwollend, entgegenkommend und human zu erledigen. Dagegen muß die Kommission ernstlich bezweifeln, ob bereits jetzt der Zeitpunkt gekommen ist, in dem man dazu übergehen kann, alle Eisenbahnarbeiter oder wenigstens einzelne Kategorien derselben nach Zurücklegung einer gewissen Dienstzeit, etwa einer solchen von 10 Jahren, in das Beamten-Verhältniß aufzunehmen. Es ist möglich, daß später einmal mit einer solchen Eventualität zu rechnen sein wird. Die Frage aber, ob es bei dem Umstande, daß eine derartige Einrichtung bis jetzt bei keiner deutschen Eisenbahnverwaltung getroffen ist und daß die in Oesterreich damit gemachten Erfahrungen keine besonders günstigen zu sein scheinen, rathsam ist, jetzt schon bei uns in dieser Richtung vorzugehen, und zwar in einem Zeitpunkt wirtschaftlicher Depression, scheint uns verneint werden zu müssen, wie wir denn auch außer Stande sind, der Abschaffung der Akkordarbeit im Eisenbahnwerkstättenbetrieb ohne Weiteres das Wort zu reden. Ist hiernach die Kommission außer Stande, zur Zeit eine so weitgehende Umgestaltung unserer Eisenbahnarbeiter-Verhältnisse zu befürworten, wie sie die Petenten im Auge haben, so empfiehlt sie dagegen, die in den drei Petitionen enthaltenen Einzel-Anregungen, namentlich auch hinsichtlich der Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenen-Versorgung, der Bezahlung der Arbeiter an Feiertagen, der Ertheilung von Urlaub und Freikarten und bezüglich der Wohnungsfürsorge, nochmaliger wohlwollender Prüfung der Gr. Regierung. In diesem Sinn **beauftragen** wir, die oben unter Ziff. 1, 2 und 3 besprochenen Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

XII.

Die **Güterbegleiter** wiederholen ihre Bitte um etatmäßige Anstellung, wie solche bereits früheren Landtagen vorgelegen hat. Die Großh. Regierung hat sich über die betreffende Petition, wie folgt, vernehmen lassen:

„Das gleiche Bittgesuch, das schon mehrmals der hohen zweiten Kammer vorgebracht wurde, hat der Regierung letztmals im Jahre 1898/99 zu ausführlichen Darlegungen über die einschlägigen

Verhältnisse (vergleiche Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer, Beilage Nr. 94 zum Protokoll der 129. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. März 1899, Seiten 19/21) Anlaß gegeben. Wir können daher auf die früheren Mittheilungen Bezug nehmen.

Eine Aenderung in den dienstlichen Verhältnissen der Bittsteller ist seit jener Zeit in der Weise eingetreten, daß zur Erzielung einer rascheren Beförderung der Stückgüter unter den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen weitergehende Vereinbarungen getroffen wurden bezw. noch im Gange sind, und daß in Verbindung damit die badischen Güterbegleiter, die bisher ausschließlich zur Beforgung des Aus- und Einlabedienstes auf dem badischen Bahnnetz verwendet wurden, nun auch in direkten Stückgutfahrten auf die benachbarten Bahnen übergehen. So fahren jetzt z. B. badische Güterbegleiter bis Stuttgart.

Mit diesen an die diesseitigen Güterbegleiter gestellten erhöhten Aufgaben müssen auch die Anforderungen an die Kenntnisse derselben gesteigert werden, und es kann nicht ausbleiben, daß für den genannten Dienst in der Folge Beamte, sog. Güterschaffner (Packmeister) — theilweise wenigstens — angestellt werden und daß diese Beamten die in den bundesrätlichen Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5. Juli 1892 (vergleiche Verordnungsblatt der Großh. Bad. Staatseisenbahnen von 1893, Nr. 18) für die Packmeister vorgeschriebenen Kenntnisse nachzuweisen haben.

Wenn die Verwaltung bei näherer Prüfung dieser Frage dazu kommt, für den genannten Dienst angestellte Schaffner (Güterschaffner) zu verwenden, so wird sich Gelegenheit bieten, die tüchtigsten der Bittsteller, die dem genannten Dienst gewachsen sind und die vorgeschriebenen Kenntnisse nachweisen können, als Schaffner anzustellen. Eine Stellenanforderung hat in dem vorliegenden Budget für obigen Zweck nicht stattgefunden und es müßte, wenn die Anstellung solcher Beamten dringlich wird, die entsprechende Zahl Güterschaffner aus den vorhandenen Schaffnern entnommen oder vielmehr einstweilen auf die im Budget angeforderten neuen Schaffnerstellen angestellt werden.“

Hiernach ist anzunehmen, daß den Wünschen der Bittsteller wenigstens zum Theil in der nächsten Zeit wird entsprochen werden können. Die Kommission erwartet, daß die Großh. Regierung im nächsten Budget die erforderlichen Anträge stellen wird, und **beantragt** in diesem Sinne Ueberweisung der Petition der Güterbegleiter an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme.

XIII.

Die **Bremser** stellen die wiederholte Bitte, unter Aufnahme in K. 8 des Gehalts-Tarifs nach einer noch näher zu bestimmenden Dienstzeit etatmäßig angestellt zu werden. Sie suchen in ihrer Petition die gegen ihre etatmäßige Anstellung Seitens der Großh. Regierung früher geltend gemachten Gründe zu widerlegen, beklagen sich über die ungleichartige Regelung ihrer Lohnverhältnisse und glauben mit Rücksicht auf ihren anstrengenden und gefährvollen Dienst den Anspruch darauf erheben zu dürfen, daß wenigstens einer Anzahl älterer Bremser die Möglichkeit etatmäßiger Anstellung eröffnet werde. Die Großh. Regierung hat die Petition, wie folgt, beantwortet:

„Wir verweisen auf die in der Sache früher gemachten Mittheilungen — vergleiche die Berichte der Budgetkommission Beilage Nr. 94 zum Protokoll der 129. öffentlichen Sitzung der II. Kammer vom 20. März 1899, Seite 21—25, und Beilage Nr. 15a zum Protokoll der 57. öffentlichen Sitzung der II. Kammer vom 3. April 1900, Seite 77—.

Im Einzelnen soll zu den Angaben unter Ziffer 1—4 der Petition hervorgehoben werden:

1. Es wurde von der Regierung nicht behauptet, daß der Dienst der Bremser weniger anstrengend sei, als jener anderer Eisenbahnbediensteter, sondern es wurde nur ein Vergleich gezogen zwischen Bremsern einerseits und Rangirern, Güterarbeitern und — was das Maß der Befähigung anbelangt — der Hilfschaffner, Güterpacker und Wagemwärtergehilfen anderseits. Dem Umstand, daß die Bremser mit am meisten den Unbilden der Witterung,

- besonders im Winter der Kälte ausgesetzt sind, wurde durch die unentgeltliche Lieferung von Dienstmänteln an die Bremser Rechnung getragen.
2. Es wurde von der Regierung nicht gesagt, daß die Leitung und Verantwortung, sondern daß die Leitung und Hauptverantwortung für die richtige Ausübung des Bremsgeschäftes in der Hand des Zugführers liege. Der Bremser bleibt selbstverständlich für seine Dienstverrichtungen verantwortlich, jedoch arbeitet er unter der Leitung und Oberaufsicht des Zugführers, und es trägt dieser deshalb auch die Hauptverantwortung für den Brems- und Manöverdienst beim Zuge.
 3. Es ist noch kein Bremser deswegen vom Schaffnersdienst zurückgewiesen worden, weil zu viel Schaffnersanwärter vorhanden seien. In den Jahren des anwachsenden Verkehrs, wo der Bedarf an Zugbegleitungspersonal sich sehr steigerte, mußten Bahnhofsarbeiter schon nach kurzer Verwendung im Stationsdienst zum Schaffnersdienst zugelassen werden und auch zur Zeit noch können befähigte Arbeiter nach nur zweijähriger Dienstzeit zugelassen werden. Auch ältere über 40 Jahre alte Arbeiter, die schon längere Zeit im Dienste der Verwaltung stehen und sich erst spät zum Schaffnersdienst melden, sind bisher bei Darlegung ihrer Befähigung noch zugelassen worden. Den befähigten Bremsern war stets Gelegenheit gegeben, auch eine Anstellung als Schaffner zu erlangen.
 4. Wo sich ergeben hat, daß in Bezahlung und Lohnfestsetzung bezüglich der Bremser in den einzelnen Bezirken Ungleichheiten durch verschiedenartige Anwendung der erlassenen Vorschriften bestehen, ist wegen Ausgleichung des Unterschiedes sofort Anordnung getroffen worden."

Die Kommission kann unter Verweisung auf das auf den letzten Landtagen bezüglich dieser Angelegenheit von ihr wiederholt Ausgeführte, dem Neues nicht beigefügt werden kann, nur den früher von ihr schon mehrmals gestellten **Antrag** wiederholen, es wolle die Petition der Bremser insoweit sie auf Erhöhung der Lohnbezüge abhebt, der Großh. Regierung zur Kenntnisknahme überwiesen, über den auf etatmäßige Anstellung dieses Personals bezüglichen Theil der Petition aber zur Tagesordnung übergegangen werden.

Anlage 1.

Uebersicht

der wandelbaren Gebühren der Lokomotivführer.

Jahr	Im Durchschnitt hat ein Mann im Jahr bezogen:											
	Brenn- und Schmierstoffersparnisanteile		Kohlenfracht- ersparnis- anteile		Fahrt- und Stundengeld		Uebernacht- gebühren		Tages- gebühren		Summa	
	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥
1878	221	45	13	27	336	24	127	92	21	19	720	07
1879	152	91	13	63	349	69	136	89	14	29	667	41
1880	162	52	11	62	350	14	138	32	11	18	673	78
1881	204	97	9	88	342	55	132	51	22	93	712	84
1883	189	06	7	75	350	58	125	13	22	21	694	73
1884	226	02	8	84	352	18	123	43	22	68	733	15
1885	227	20	9	87	347	33	121	35	24	96	730	71
1886	189	59	9	84	346	79	118	—	23	87	688	09
1887	196	27	9	23	356	41	114	95	24	51	701	37
1888	198	20	9	38	361	56	112	70	22	28	704	12
1889	219	25	9	74	360	86	110	04	22	29	722	18
1890	185	35	10	71	378	38	113	66	25	84	711	94
1891	183	93	11	31	385	77	120	19	23	66	724	86
1892	275	76	11	70	387	50	130	04	24	29	829	29
1893	295	11	11	76	383	38	134	09	24	07	848	41
1894	271	47	14	81	391	44	134	41	26	49	838	62
1895	261	84	17	—	386	49	133	80	26	32	825	45
1896	291	20	17	97	372	18	131	78	24	86	837	99
1897	269	60	18	81	367	19	127	94	26	56	810	10
1898	260	54	19	39	363	70	124	13	29	83	797	59
1899	283	89	23	21	365	95	120	76	30	19	824	—
1900	250	24	25	72	364	83	129	58	30	23	800	60

Ferner treffen auf den Führer außer den 23 bis 25 Fahrdiensttagen noch 2 bis 3 Tage Werkstätte- dienst im Monat. Das Gesamtergebnis an Werkstättegebühren (Stundengebühr von 14 Pfennig) beträgt für den Mann im Jahr 30 bis 40 Mark.

Anlage 2.

Verzeichnis (A)

der Oberschaffner, welche Ende 1901 unter H 8 des Gehaltstarifs (Zugmeister) auf den von K 1 nach H 8 übertragenen 20 Stellen angestellt sind.

D.3.	Name	Stationsort	Geburtsjahr	Angestellt			Bemerkungen
				als Schaffner	als Oberschaffner	nach H 8 des Gehaltstarifs (Zugmeister)	
1	Schäfer, Sebastian	Heidelberg	1831	9. 11. 62	10. 7. 70	1. 6. 1900	
2	Banschenbach, Konrad	"	1835	12. 9. 68	4. 6. 73	"	
3	Franz, Leonhard	"	1832	27. 5. 68	9. 4. 74	"	
4	Göbel, Sebastian	Karlsruhe	1836	13. 10. 69	9. 4. 74	"	
5	Münz, Johann	Mannheim	1843	10. 8. 71	3. 3. 76	"	
6	Gyhorn, Wilhelm	Freiburg	1840	13. 12. 71	22. 1. 77	"	
7	Mayer, Eugen	Mannheim	1839	9. 6. 73	28. 8. 79	"	
8	Morschhäuser, Josef	Freiburg	1840	7. 5. 74	9. 9. 79	"	
9	Raber, Karl	Basel	1847	9. 6. 73	29. 9. 79	"	
10	Burkart, Nicolaus	Konstanz	1842	7. 5. 72	23. 10. 82	"	
11	Birk, Eugen	Freiburg	1842	7. 5. 72	18. 8. 83	"	
12	Berggöts, Maximilian	Mannheim	1843	5. 12. 73	7. 12. 83	"	
13	Stapprell, Josef	"	1845	3. 12. 73	21. 5. 84	"	
14	Tritschler, Michael	Karlsruhe	1838	3. 7. 74	21. 5. 84	"	
15	Dreier, Felix	Freiburg	1847	4. 4. 76	21. 5. 84	"	
16	Olbert, Friedrich	Karlsruhe	1842	5. 7. 74	14. 10. 84	1. 1. 1901	
17	Derr, Franz	Heidelberg	1847	8. 7. 75	2. 3. 86	1. 7. 1901	
18	Hoffmann, Philipp	Karlsruhe	1842	13. 12. 71	2. 4. 86	1. 10. 1901	
19	Schimmel, Augustin	Heidelberg	1842	24. 5. 72	3. 4. 86	1. 1. 1902	
20	Kleinbeck, Karl	Mannheim	1846	3. 4. 81	25. 10. 86	1. 2. 1902	Rückt an die Stelle eines auf 1. 2. 1902 zuruhegesetzten Oberschaffners.

Anlage 3.

Verzeichniß (B)

der 10 Oberschaffner, welche beim Budgetvollzug 1902/03 nach II 3 des Gehaltstarifs
(Zugmeister) angestellt werden.

D.3.	Name	Stationort	Geburts- jahr	Angestellt		Bemerkungen
				als Schaffner	als Oberschaffner	
1	Ruf, Jakob	Mannheim	1851	15. 9. 81	26. 10. 86	
2	Zungkind, Wilhelm	Bruchsal	1854	12. 3. 82	1. 6. 87	
3	Göppert, Franz	Offenburg	1850	7. 6. 79	1. 6. 87	
4	Eisemann, Johann	Freiburg	1849	14. 12. 79	12. 12. 87	
5	Zehle, Emil	"	1847	3. 5. 80	12. 12. 87	
6	Rößler, Heinrich	Bruchsal	1840	13. 12. 71	16. 6. 88	
7	Weber, Clemens	Konstanz	1846	20. 2. 82	16. 6. 88	
8	Schardt, Jakob	Mannheim	1851	14. 12. 83	7. 9. 88	
9	Seeb, Heinrich	"	1842	22. 1. 77	23. 9. 88	
10	Kottler, Josef	Bruchsal	1850	29. 9. 79	22. 3. 90	

Anlage 4.

Arbeiterpensionskasse für die Badischen Staatseisenbahnen und Salinen.

Nachweisung

über die in den Jahren 1900 und 1901 bewilligten Invaliden- und Zusatzrenten.

D.3.	Des Rentenempfängers		Jahresbetrag der				Zu- sammen	Bemerkungen
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden- rente bezw. der Alters- rente an Stelle der Invaliden- rente	Zusatz- rente				
			M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.
	a. Eisenbahnpersonal.							
1	Kölmel, Severin, Bahnhofarbeiter	Detigheim	172	20	—	—	172	20
2	Batt, Kaver, Bahnarbeiter	Ebringen	156	60	—	—	156	60
3	Schüle, Josef, Bahnarbeiter	Stühlingen	163	80	—	—	163	80
4	Rexter, Friedolin, Bahnarbeiter	Hofweier	175	80	—	—	175	80
5	Zeller, Heinrich, Bahnhofarbeiter	Riegel	177	—	156	—	333	—
6	Schmidt, Georg, Plazaufseher	Mannheim	175	20	101	40	276	60
7	Schmitt, Karl, Bahnarbeiter	Ottenau	160	20	—	—	160	20
8	Rey, Konrad, Wagenaufschreiber	Mannheim	180	60	—	—	180	60
9	Walter, Heinrich, Bahnarbeiter	Neckarfangenbach	127	80	—	—	127	80
10	Hör, Ludwig, Bureaugehilfe	Heidelberg	154	80	—	—	154	80
11	Alingler, Josef, Bahnhofarbeiter	Altdorf	177	60	190	20	367	80
12	Herzog, Otto, Bahnarbeiter	Neudorf	142	20	—	—	142	20
13	Hund, Eduard, Bremser	Freiburg	168	—	—	—	168	—
14	Schmiederer, Andreas, Bahnarbeiter	Oppenau	180	60	—	—	180	60
15	Krebs, Josef, Schlosser	Karlsruhe	120	—	—	—	120	—
16	Binai, Friedrich, Bahnarbeiter	Mühlacker	166	80	—	—	166	80
17	Krazer, Rudolf, Bahnarbeiter	Boznegg	172	80	—	—	172	80
18	Godelmann, August, Ablöser	Berghausen	166	20	—	—	166	20
19	Kozer, Friedrich, Güterarbeiter	Langenbrücken	137	40	—	—	137	40
20	Straub, Georg, Bahnwärter	Medesheim	164	40	—	—	164	40

D.3.	Des Rentenempfängers		Jahresbetrag der				Zu-		Bemerkungen
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden-		Zusatz-		sammen		
			rente beim der Alters-	rente an Stelle der Invaliden-	rente		M.	S.	
21	Greuter, Franz, Hilfsarbeiter	Basel	M.	S.	M.	S.	M.	S.	
22	Schuler, Hermann, Bureaugehilfe	Eugen	174	60	—	—	174	60	
23	Wildemann, Martin, Bahnarbeiter	Malisch	145	20	—	—	145	20	
24	Waldmann, Martin, Bahnarbeiter	Malisch	173	40	—	—	173	40	
25	Hagen, Josef, Bahnarbeiter	Igelwies	166	80	—	—	166	80	
26	Wüst, Johann, Bahnhofarbeiter	Sinsheim	168	—	169	80	337	80	
27	Sohn, Johann, Reserveheizer	Konstanz	171	60	121	80	293	40	
28	Stärk, Jak., Desinfektionsarbeiter	Radolfzell	184	80	156	—	340	80	
29	Kunle, Ferdinand, Schlosser	Karlsruhe	184	20	—	—	184	20	
30	Hildenbrand, Jos., Wagenaufschreiber	Bruchsal	169	20	101	40	270	60	
31	Kienzle, Karl, Wagenaufschreiber	Bruchsal	183	60	169	80	353	40	
32	Kolb, Philipp, Bahnarbeiter	Plankstadt	178	20	—	—	178	20	
33	Unterwegner, Stefan, Bahnarbeiter	Konstanz	183	—	—	—	183	—	
34	Schäfer, Anton, Bahnhofarbeiter	Langenbrücken	186	—	219	60	405	60	
35	Wiß, Johann, Schlosser	Ettlingen	180	60	—	—	180	60	
36	Hoffäß, Jakob, Bahnarbeiter	Riefen	164	40	—	—	164	40	
37	Herrmann, Georg, Bahnarbeiter	Sachsenflur	139	20	—	—	139	20	
38	Merzweiler, Heinr., Werkstättenbediener	Freiburg	176	40	—	—	176	40	
39	Herzog, Wilhelm, Reserveheizer	Mannheim	169	20	—	—	169	20	
40	Schlegel, Ferdinand, Hallenobmann	Donaueshingen	187	80	169	80	357	60	
41	Du Chesne, Anton, Mechaniker	Offenburg	166	20	—	—	166	20	
42	Bart, Franz, Schlosser	Karlsruhe	135	60	—	—	135	60	
43	Brecht, Friedrich, Rangierer	Neckarhausen	165	60	—	—	165	60	
44	Willmann, Robert, Schreiner	Karlsruhe	174	—	—	—	174	—	
45	Kees, Ignaz, Bahnarbeiter	Au	163	80	—	—	163	80	
46	Göhring, Phil., Maschinenarbeiter	Karlsruhe	183	—	—	—	183	—	
47	Becker, Jakob, Hilfsarbeiter	Eppelheim	181	80	—	—	181	80	
48	Göppert, Wilhelm, Bremser	Hofweier	—	—	45	60	45	60	Invalidenrente abgelehnt u. Zusatzrente ruht teilweise wegen höherer Unfallrente.

D.3.	Des Rentenempfängers		Jahresbetrag der				Zu- sammen	Bemerkungen	
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden- rente bezw. der Alters- rente an Stelle der Invaliden- rente		Zusatz- rente				
			M.	S.	M.	S.	M.		S.
48	Marbach, Leopold, Güterarbeiter	Breisach	179	40	—	—	179	40	
49	Kaufmann, Franz, Magazinarbeiter	Mingolsheim	168	—	122	40	290	48	
50	Schnürer, Wilhelm, Platzaufseher	Eggenstein	177	—	—	—	177	—	
51	Deiß, Mathäus, Ablöser	Enzberg	169	80	—	—	169	80	
52	Gräßlin, Ernst, Bahnarbeiter	Maulburg	181	80	—	—	181	80	
53	Kettig, Otto, Güterarbeiter	Großweier	184	80	135	60	320	40	
54	Glafer, Johann, Maschinenarbeiter	Karlsruhe	168	60	101	48	270	—	
55	Zeitvogel, Josef, Hilfspächter	Dos	180	—	—	—	180	—	
56	Gärtner, Adam, Bahnhofarbeiter	Heddesbach	139	80	—	—	139	80	
57	Müller, Benzeslaus, Ablöser	Mannheim	190	20	149	30	339	60	
58	Kemmele, Louise, Wartefrau	Mannheim	151	20	—	—	151	20	
59	Keller, Karl, Bahnarbeiter	Hbstadt	150	60	—	—	150	60	ab 1901, mit Aus- nahme D.3. 128.
60	Biederkehr, Engelbert, Bahnarbeiter	Euttingen	169	80	—	—	169	80	
61	Brenke, Louise, Privatgehilfin	Hubacker	127	20	—	—	127	20	
62	Dörr, Josef, Maschinenarbeiter	Denzlingen	168	60	101	40	270	—	
63	Siefert, Karl, Bahnarbeiter	Stippenheimweiler	154	20	—	—	154	20	
64	Strütt, Martin, Bahnhofarbeiter	Schopfheim	191	40	—	—	191	40	
65	Deubel I, Josef, Bahnhofarbeiter	Malsch	167	40	—	—	167	40	
66	Kopf, Christ., Maschinenhausarbeiter	Offenburg	187	80	—	—	187	80	
67	Dürriker I, Jakob, Bahnhofarbeiter	Königsbach	189	—	—	—	189	—	
68	Unser, Georg, Werkstättearbeiter	Muggensturm	192	—	—	—	192	—	
69	Felleisen, Johann, Hilfsarbeiter	Weingarten	171	60	—	—	171	60	
70	Schweinfurth, Fried., Werkstättearb.	Karlsruhe	191	40	171	—	362	40	Bezieht die höhere Altersrente weiter.
71	Siegel, Karl, Werkstättearbeiter	Vinkenheim	190	80	121	80	312	60	
72	Matheß, Peter, Bahnhofarbeiter	Bammenthal	192	—	156	—	348	—	
73	Gnädinger, Mathäus, Schlosser	Billingen	172	20	121	80	294	—	
74	Schlatterer, Karl, Magazinssarbeiter	Ebringen	183	—	121	80	304	80	

D.3.	Des Rentenempfängers		Zahresbetrag der				Zu- sammen	Bemerkungen	
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden- rente bezu- der Alters- rente an Stelle der Invaliden- rente		Zusatz- rente				
			M.	S.	M.	S.			M.
75	Kern, Otto, Magazinsarbeiter	Offenburg	191	40	142	20	333	60	
76	Gutmann, Franz, Güterarbeiter	Bühl	159	60	101	40	261	—	
77	Theurer, Karl, Magazinsarbeiter	Durlach	172	80	122	40	295	20	
78	Ihle, Michael, Wagenputzer	Bruchsal	176	40	101	40	277	80	
79	Schwendemann, Jof., Hilfsweichenw.	Offenburg	165	60	—	—	165	60	
80	Fießler, Friedrich, Maschinenarb.	Grözingen	187	80	—	—	187	80	
81	Herr, August, Bremser	St. Georgen-Uffh.	186	60	—	—	186	60	
82	Herr, Clemens, Güterarbeiter	Basel	192	—	121	80	313	80	
83	Kiefer Simon, Bahnarbeiter	Offenburg	183	—	—	—	183	—	
84	Better, Jakob, Hilfsarbeiter	Offenburg	174	—	—	—	174	—	
85	Schrempp, Franz, Rangirobmann	Hofweier	—	—	121	80	121	80	Aus A Beitrags- rückgewähr.
86	Bäuerle, Karl, Werkstättearbeiter	Freiburg	168	—	—	—	168	—	
87	Göb, Anton, Magazinsarbeiter	Lauda	188	40	171	—	359	40	
88	Machauer, Josef, Maschinenhausarb.	Wiesenthal	137	40	—	—	137	40	
89	Hettinger, Karl, Schlosser	Karlsruhe	184	80	121	80	306	60	
90	Kromer, Karl Aushilfsbahnarbeiter	Rastatt	162	60	—	—	162	60	
91	Huch, Ignaz, Bahnarbeiter	Weitenung	178	20	—	—	178	20	
92	Hemmy, Jakob, Bahnarbeiter	Leimen	173	40	101	40	274	80	
93	Armbruster, Domin., Werkstättearb.	Karlsruhe	195	—	—	—	195	—	
94	Spohrer, Michael, Magazinsarbeiter	Heidelshheim	172	80	102	—	274	80	
95	Stricker, Mathias, Aushilfsbahnarb.	Wittnau	192	—	—	—	192	—	
96	Kern, Valentin, Wagenputzer	Würzburg	194	40	154	80	349	20	
97	Steudle, Karl, Bahnarbeiter	Königsbach	143	40	—	—	143	40	
98	Schnepf, Hypolit, Bahnarbeiter	Muggensturm	180	—	—	—	180	—	
99	Klausmann, Anton, Weichenwärter	Muggensturm	179	40	101	40	280	80	
100	Köhler, Maria, Wartefrau	Osterburken	128	40	—	—	128	40	
101	Müller, Christian, Bahnhofarbeiter	Singen	191	40	—	—	191	40	

D.ß.	Des Rentenempfängers		Jahresbetrag der				Zu- sammen	Bemerkungen
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden- rente bezw. der Alters- rente an Stelle der Invaliden- rente		Zusatz- rente			
			M.	ß.	M.	ß.		
102	Kaiser, Josef, Güterarbeiter	Basel	196	20	121	80	318	—
103	Fricke, Casar, Bahnarbeiter	Karlsruhe	183	60	—	—	183	60
104	Brenk, Adam, Bahnhofarbeiter	Neckarau	175	80	101	40	277	20
105	Händle, Jakob, Sakir	Mühlburg	174	—	—	—	174	—
106	Rapp, Michael, Plagauffseher	Kehl	192	60	121	80	314	40
107	Dechsler, Leopold, Bahnarbeiter	Kirrlach	180	60	129	—	309	60
108	Dengler, Johann, Magazinsarbeiter	Durlach	174	60	174	60	349	20
109	Borosch, Ludwig, Dreher	Karlsruhe bezw. München	195	—	—	—	195	—
110	Sprich, Dominikus, Werkstättearb.	Haslach b. Fr.	172	80	—	—	172	80
111	Hellwarth, Wilh., Maschinenhausarb.	Karlsruhe	193	20	138	—	331	20
112	Baldvogel, Augustin, Mechaniker	"	162	60	—	—	162	60
113	Fuß, Johann, Werkzeugmacher	Bulach	193	20	161	40	354	60
114	Huck, Karl, Güterarbeiter	Dinglingen	—	—	101	40	101	40
115	Kernberger, Sebastian, Kassenbote	Bruchsal	188	40	101	40	289	80
116	Vogel, Karl, Kanzleigehilfe	Karlsruhe	148	20	—	—	148	20
117	Beyer, Karl, Bahnarbeiter	Hügelheim	174	60	81	60	256	20
118	Tröndle, Leopold, Magazinsarbeiter	Dogern	169	20	101	40	270	60
119	Eckert, Leonhard, Zuschläger	"	173	40	—	—	173	40
120	Haberstroh, Raimund, Gepäckarbeiter	Triberg	186	—	—	—	186	—
121	Pfefferle, Maria, Wartefrau	Basel	175	80	96	60	272	40
122	Klinger, Robert, Bahnarbeiter	Biesenthal	178	20	—	—	178	20
123	Perino, Simon, Sakir	Karlsruhe	192	60	265	80	458	40
124	Rohrman, Johannes, Magazinsarb.	Kirchheim b. S.	195	60	180	60	376	20
125	Rihm, Anton, Bahnarbeiter	Mörsch	167	40	—	—	167	40
126	Wiesler, Otto, Schlosser	Freiburg	135	—	—	—	135	—
127	Heinzmann, Bartholomäus, Bahnarb.	Peterzell	184	20	—	—	184	20
128	Stahlberger, Guido, Schreiner	Karlsruhe	189	60	—	—	189	60

Invalidenrente abge-
lehnt wegen höherer Un-
fallrente.

Bezieht d. höh. (1901)
Altersrente weiter.
dto. (1900).

D.3.	Des Rentenempfängers		Jahresbetrag der				Zu- sammen	Bemerkungen
	Name und Stand	Wohnort	Invaliden- rente bezw. der Alters- rente an Stelle der Invaliden- rente		Zusatz- rente			
			M.	S.	M.	S.	M.	
b. Salinenpersonal.								
1	Roux, Daniel, Nachtwächter	Rappenau	163	80	—	—	163 80	1900.
2	Vink, Andreas, Salinenarbeiter	Dürrheim	163	80	76	20	240 —	
3	Stetterer, Christof "	Rappenau	166	20	—	—	166 20	
4	Huger, Thomas "	Dürrheim	170	40	112	20	282 60	1901.
5	Kaiser, Anton "	"	172	80	106	80	279 60	
6	Rauh, Christiane, Badewärterin	"	138	60	—	—	138 60	
7	Stiel, Martin, Salinenarbeiter	"	172	80	157	80	330 60	
8	Engelmann, Karl "	"	172	80	163	20	336 —	
9	Schmidt, Ludwig "	Babstadt	171	60	137	40	309 —	
10	Grießhaber, Anton "	Dürrheim	172	80	137	40	310 20	
11	Wursthorn, Nepomuk "	"	154	20	76	20	230 40	
12	Keger, Konrad "	"	172	80	91	80	264 60	
13	Baumann, Magnus "	"	154	20	86	40	240 60	
14	Schäfer, Anton "	"	172	80	112	20	285 —	
15	Eisenmann, Johannes "	"	169	80	—	—	169 80	
16	Baumann, Josef "	"	174	60	122	40	297 —	
17	Hirt, Karl "	"	175	20	137	40	312 60	
18	Pfefferle, Martin "	"	175	20	142	80	318 —	
19	Götz L, Johann "	Rappenau	173	40	76	20	249 60	
20	Gauch, Philipp "	Obergimpern	153	60	—	—	153 60	
21	Pfob, Jakob "	Rappenau	—	—	76	20	76 20	Invalidenrente weg- höherer Unfallrente abgelehnt.
22	Witte, Jakob "	"	—	—	102	—	102 —	

Anlage 5.

Arbeiterpensionskasse für die Badischen Staatseisenbahnen und Salinen.

Verzeichniß

der

in den Jahren 1900/01 aus der Kassenabtheilung B bewilligten Hinterbliebenenbezüge.

D. 3.	Des Kassenmitglieds bzw. Zusatzrentenempfängers			Wittwen- geld		Kinder- zahl	Waisen- geld		Wittwen- u. Waisen- geld		Bemerkungen
	Name	Beruf	Wohnort	Betrag			Betrag		zusammen		
				jährlich	M	S	jährlich	M	S	jährlich	
A. Eisenbahnpersonal.											
1	Kammerer, Wilhelm	Bremser	Karlsruhe	121	80	—	—	—	121	80	1900 Waisengeld ruht wegen Unfallrente
2	Ebeld, Josef	Güterarbeiter	Mannheim	121	80	3	122	40	244	20	
3	Meyler, Josef	Schlosser	Offenburg	121	80	1	40	80	162	60	
4	Sohn, Josef	Reserveheizer	Konstanz	—	—	1	61	20	61	20	
5	Weigler, Karl	Bahnhofarbeiter	Mosbach	101	40	4	136	80	238	20	
6	Schäfer, Anton	"	Langenbrücken	219	60	—	—	—	219	60	
7	Hudt, Jacob	"	Gaggenau	101	40	—	—	—	101	40	
8	Boll, Josef	"	Thiengen	142	20	—	—	—	142	20	
9	Göy, Andreas	Schlosser	Billingen	101	40	—	—	—	101	40	
10	Kern, Franz	Güterarbeiter	Reichen	154	80	—	—	—	154	80	Waisengeld ruht wegen Unfallrente ab 1900
11	Dörr, Josef	Dampfmaschinenwärt.	Denzlingen	101	40	1	34	20	135	60	
12	Bierneisel, Sebastian	Maschinenhausarbeit.	Lauda	142	20	1	47	40	189	60	
13	Karcher, Wilhelm	vertrm. Weichenwärter	Bremmet	101	40	3	102	60	204	—	
14	Berthold, Ferdinand	Bahnhofarbeiter	Hirschhorn	—	—	2	102	—	102	—	
15	Rahm, Josef	Schreiner	Karlsruhe	108	60	—	—	—	108	60	
16	Braun, Johann	Schlosser	Karlsruhe	142	20	3	142	20	284	40	
17	Sallenbacher, Alois	Lackier	Bruchsal	121	80	1	40	80	162	60	
18	Gutmann, Franz	Güterarbeiter	Kappelwinden	101	40	2	81	60	183	—	
19	Zipf, Gustav	Hilfsbureaudiener	Karlsruhe	121	80	—	—	—	121	80	

D. S.	Des Kassennitglieds bzw. Zusatzrentenempfängers			Wittwen- geld		Kinderzahl	Waisen- geld		Wittwen- u. Waisen- geld		Bemerkungen
	Name	Beruf	Wohnort	Betrag			Betrag		zusammen		
				jährlich	M	S	jährlich	M	S	jährlich	
20	Eidel, Eduard	Schreiner	Karlsruhe	101	40	1	34	20	135	60	
21	Schappacher, Alois	Bahnhofarbeiter	Triberg	—	—	1	61	20	61	20	
22	Griebel, Peter	Monteur	Karlsruhe	189	60	—	—	—	189	60	
23	Zeller, Heinrich	Bahnhofarbeiter	Haslach	156	—	1	52	20	208	20	
24	Gruner, Georg	Wagenreiniger	Heidelberg	129	—	—	—	—	129	—	
25	Klausmann, Anton	Weichenwarter	Muggensturm	101	40	2	68	40	169	80	
26	Wolbert, Ignaz	Lehrer	Karlsruhe	256	20	—	—	—	256	20	
27	Maier, Johann	Bremser	Konstanz	101	40	—	—	—	101	40	Waisengeld ruht wegen Unfallrente
28	Rapp, Michael	Platzmeister	Neumühl	121	80	—	—	—	121	80	
29	Blatsch, Andreas	Maschinenhausarbeit.	Karlsruhe	187	20	—	—	—	187	20	
30	Burkart, Pius	Weichenwarterablöser	Sandweiler	—	—	2	129	60	129	60	
31	Wilhelm, Friedrich	Werkstättearbeiter	Schwegingen	121	80	5	183	—	304	80	
32	Maier, Johann	Tagelöhner	Zöhltingen	101	40	—	—	—	101	40	
33	Wittmann, Gregor	Maschinenhausarbeit.	Königsbach	115	20	—	—	—	115	20	
34	Gnädinger, Mathäus	Schlosser	Billingen	121	80	1	40	80	162	60	
B. Salinenpersonal.											
1	Benz, Johann	Sieder	Rappenau	76	20	6	115	20	191	40	ab 1900 Witwe im Juli 1901 mit 228.60 M abgefunden (S 52 Abs. 1 d. Satz.).
2	Herbst, Franz	Bohrarbeiter	Dürrheim	76	20	—	—	—	76	20	
3	Huger, Anton	Tagelöhner	"	76	20	—	—	—	76	20	
4	Huger, Thomas	Sieder	"	112	20	—	—	—	112	20	ab 1901
5	Kaiser, Anton	Zimmermann	"	106	80	1	36	—	142	80	

Anlage 6.

In den Jahren 1899–1901 bewilligte ständige Unterstüzungen:

Name	Dienst- eigenschaft	Dienst- jahre	Alters- bezw. Invali- denrente M.	Zusatz- rente M.	Unfall- rente M.	bewilligte Unterstüzung		
						Betrag jährlich	mit Wirkung vom	Zeitdauer
Büller, Friedrich	Güterarbeiter	23	159.—	—	—	250	1.I.99	ständig
Blutbacher, Georg	Bahnarbeiter	21	143.40	—	—	250	1.VI.99	"
Wolf, Karl	Werkstättearbeit.	6	114.60	—	—	100	1.VII.99	"
Herold, Jakob	"	39	155.40	—	—	320	1.VII.99	"
Strittmatter, Thomas	Güterarbeiter	31	156.—	—	—	350	1.IX.99	"
Krefz, Michael	Bahnhofarbeiter	12	160.20	78.—	—	200	1.IX.99	3 Jahre
Witt, Konrad	entl. Hilfsbureaud.	25	—	—	—	300	1.IX.99	ständig
Edstein, Sigmund	Bahnhofarbeiter	31	153.60	78.—	—	300	1.X.99	"
Deer, Christian	"	13	159.60	—	—	200	1.X.99	"
Rieth, Adam	Werkstättearbeit.	35	163.—	—	—	350	1.X.99	"
Gebus, Sebastian	Platzmeister	32	136.80	—	—	450	1.XI.99	"
Müller, Johann	Bahnarbeiter	27	—	—	—	100	1.I.00	3 Jahre
Edelmann, Karl	Werkstättearbeit.	20	138.60	—	—	250	1.I.00	3 Jahre
Schülg, Ferdinand	"	29	—	—	—	330	1.III.00	ständig
Kurz, Georg	Bahnhofarbeiter	28	161.40	—	—	300	1.IV.00	"
Klingler, Josef	"	45	177.60	190.20	—	200	15.IV.00	"
Meier, Gottlieb	Werkstättearbeit.	17	145.80	—	—	250	1.VII.00	3 Jahre
Zeller, Heinrich	Bahnhofarbeiter	31	177.—	156.—	—	200	1.VII.00	ständig
Gollrad, Martin	Bauaufseher	25	136.80	—	—	250	1.IX.00	2 Jahre
Deicher, Josef	Güterarbeiter	39	191.40	—	—	300	16.IX.00	ständig
Kienzle, Karl	Wagenausschreib.	31	183.60	169.80	—	250	1.XI.00	"
Hosp, Heinrich	Bahnhofarbeiter	36	190.80	—	—	300	1.XII.00	"
Mehr, Josef	Bahnarbeiter	37	147.60	—	—	300	1.I.01	"
Kleiber, Christian	Werkstättearbeit.	13	163.80	—	—	250	1.I.01	"
Kurz, Philipp	Bauaufseher	23	—	—	—	400	1.I.01	3 Jahre
Schnürer, Wilhelm	Bahnhofarbeiter	35	168.—	—	—	300	1.I.01	ständig
Waaq, Karl	"	3	133.80	—	—	200	1.I.01	3 Jahre
Wittmann, Jakob	Bahnarbeiter	43	163.20	—	—	300	1.I.01	ständig
Becker, Jakob	Werkstättearbeit.	38	181.80	—	—	300	1.IV.01	"
Untermwegner, Stefan	Bahnarbeiter	25	183.—	—	—	300	1.IV.01	"
Göbring, Philipp	Werkstättearbeit.	27	183.—	—	—	300	1.IV.01	"
Müller, Wenzeslaus	Bahnhofarbeiter	37	190.20	149.20	—	300	1.V.01	"
Dürr, Martin	"	14	141.20	—	—	200	1.VII.01	3 Jahre
Wildemann, Martin	Bahnarbeiter	56	173.40	—	—	250	1.VII.01	ständig
Wirthwein, Johann	Werkstättearbeit.	12	138.60	—	—	250	1.VII.01	"
Hemmy, Jakob	Bahnarbeiter	19	173.40	101.40	—	250	1.VII.01	"
Perino, Simon	Werkstättearbeit.	48	191.40	—	—	300	1.VIII.01	"
Bitterst, Georg	Güterarbeiter	26	158.40	—	—	500	1.X.01.	3 Jahre

Tabelle I.

Vergleichende Uebersicht

über

die Vertheilung der Klassenmitglieder auf die einzelnen Lohnklassen der Abth. A. bei den verschiedenen Eisenbahn-Arbeiterpensionskassen.

Zeitpunkt	Lohnklasse	Preuß./Hess.		Bayern		Sachsen		Elsass-Lothr.		Baden	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
31.12.95	I	5 354	2,86	†)	—	175	0,73	82	0,71	38	0,31
	II	44 718	23,89	†)	—	792	3,30	373	3,22	359	2,94
	III	94 371	50,42	†)	—	17 860	74,36	7 342	63,37	5 459	44,69
	IV	42 736	22,83	†)	—	5 192	21,61	3 788	32,70	6 358	52,06
	V	—	—	†)	—	—	—	—	—	—	—
1895	Gesammit- mitgliederzahl .	187 179	—	23 237	—	24 019	—	11 585	—	12 214	—
	Gesammitmitglieder- zahl im Jahres- durchschnitt . .	188 922	—	†)	—	23 799	—	11 679	—	11 976	—
31.12.96	I	5 132	2,61	1 166	5,08	175	0,71	90	0,83	34	0,28
	II	44 737	22,76	277	1,20	793	3,20	349	3,21	281	2,31
	III	99 686	50,72	16 338	71,13	18 146	73,25	6 486	59,69	4 811	39,62
	IV	46 996	23,91	5 190	22,59	5 657	22,84	3 941	36,27	7 018	57,79
	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	Gesammit- mitgliederzahl .	196 551	—	22 971	—	24 771	—	10 866	—	12 144	—
	Gesammitmitglieder- zahl im Jahres- durchschnitt . .	196 365	—	22 781	—	24 441	—	11 579	—	12 305	—
31.12.97	I	5 444	2,49	1 175	4,81	171	0,64	79	0,67	65	0,52
	II	42 189	19,27	432	1,77	339	1,27	355	3,01	324	2,60
	III	116 405	53,15	16 483	67,44	18 307	68,54	6 950	59,00	4 486	35,98
	IV	54 957	25,09	6 351	25,98	7 894	29,55	4 396	37,32	7 593	60,90
	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1897	Gesammit- mitgliederzahl .	218 995	—	24 441	—	26 711	—	11 780	—	12 468	—
	Gesammitmitglieder- zahl im Jahres- durchschnitt . .	211 024	—	23 412	—	25 763	—	11 600	—	12 279	—

†) Ueber die Mitgliederstandsbewegung im Jahre 1895 waren entspr. Angaben nicht zu erhalten.

Zeitpunkt	Vohnklasse	Preuß./Hess.		Bayern		Sachsen		Elb-Lothr.		Baden	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
31.12.98	I	5 155	2,22	1 130	4,59	152	0,53	98	0,76	79	0,57
	II	38 234	16,45	343	1,39	322	1,13	363	2,82	255	1,86
	III	122 674	52,78	15 540	63,06	19 194	67,15	7 092	55,10	4 763	34,72
	IV	66 361	28,55	7 630	30,96	8 917	31,19	5 317	41,32	8 622	62,85
	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1898	Gesamtmitgliederzahl .	232 424	—	24 643	—	28 585	—	12 870	—	13 719	—
	Gesamtmitgliederzahl im Jahresdurchschnitt . .	228 022	—	24 449	—	27 823	—	12 620	—	13 020	—
31.12.99	I	5 319	2,39	1 009	3,87	199	0,64	71	0,53	91	0,61
	II	31 441	14,11	299	1,15	265	0,86	338	2,55	288	1,94
	III	113 715	51,03	16 286	62,51	17 215	55,64	6 964	52,49	4 746	31,94
	IV	72 366	32,47	8 459	32,47	13 262	42,86	5 894	44,43	9 735	65,51
	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1899	Gesamtmitgliederzahl .	222 841	—	26 053	—	30 941	—	13 267	—	14 860	—
	Gesamtmitgliederzahl im Jahresdurchschnitt . .	227 670	—	25 285	—	30 366	—	13 448	—	14 308	—
31.12.1900	I	5 314	2,31	1 023	3,63	254	0,83	76	0,52	89	0,52
	II	29 903	13,02	309	1,10	203	0,67	407	2,79	152	0,88
	III	109 703	47,77	18 573	65,98	16 072	52,71	7 241	49,61	5 163	30,07
	IV	62 477	27,21	6 371	22,63	10 064	33,01	5 031	34,47	7 349	42,81
	V	22 240	9,69	1 876	6,66	3 896	12,78	1 840	12,61	4 415	25,72
1900	Gesamtmitgliederzahl .	229 637	—	28 152	—	30 489	—	14 595	—	17 168	—
	Gesamtmitgliederzahl im Jahresdurchschnitt . .	228 960	—	27 150	—	30 705	—	14 022	—	16 001	—

Anlage 3.

Tabelle II.

Vergleichende Uebersicht

über

die Einnahmen aus Beiträgen zur Kassenabtheilung A.
bei den verschiedenen Eisenbahn-Arbeiterpensionskassen.

Jahr	Beiträge/Gesamte				Bauern				Zeh.	
	Einnahme aus Beiträgen		Durchschnittliche Mitgliederzahl	Beitrags-einnahme auf den Kopf der durchschnittlichen Mitgliederzahl	Einnahme aus Beiträgen		Durchschnittliche Mitgliederzahl	Beitrags-einnahme auf den Kopf der durchschnittlichen Mitgliederzahl	Einnahme aus Beiträgen	
1895	2 059 264	—	188 922	12,44	314 276	76	Verhöl. Knabe war nicht zu erlangen.	—	307 091	—
1896	2 426 443	—	196 395	12,35	319 155	64	22 781	13,61	313 902	—
1897	2 637 904	—	211 024	12,50	322 279	10	23 412	13,77	326 054	—
1898	2 867 160	—	228 022	12,57	312 276	10	24 409	14,00	372 952	—
1899	2 914 260	—	227 679	12,80	354 925	62	25 265	14,01	408 762	—
1900	3 072 767	29	228 969	13,42	406 414	67	27 150	14,97	429 414	10

Jahr	Hilfs-Beiträgen				Bauern					
	Durchschnittliche Mitgliederzahl	Beitrags-einnahme auf den Kopf der durchschnittlichen Mitgliederzahl	Einnahme aus Beiträgen	Durchschnittliche Mitgliederzahl	Beitrags-einnahme auf den Kopf der durchschnittlichen Mitgliederzahl	Einnahme aus Beiträgen	Durchschnittliche Mitgliederzahl	Beitrags-einnahme auf den Kopf der durchschnittlichen Mitgliederzahl		
1895	12,90	—	153 600	56	11 679	13,15	166 024	34	11 976	13,86
1896	12,85	—	151 289	66	11 579	13,07	171 779	62	12 305	13,96
1897	13,00	—	152 917	61	11 600	13,10	178 118	60	12 279	14,00
1898	13,40	—	169 262	50	12 680	13,33	183 770	66	13 020	14,11
1899	13,45	—	179 504	40	13 448	13,35	201 902	60	14 308	14,12
1900	14,28	—	200 601	33	14 022	14,31	244 552	19	16 001	15,29