

(Abg. Castan.)

(A) Ich meine, es wird in dieser Beziehung des Guten oder des Schlechten etwas zu viel getan. So sind zum Teil an Stellen, die eine gewisse Bedeutung im Verkehrsleben beanspruchen dürften, solche alte Kasten aufgestellt. So am Güterladegleis der Güterladestelle Silberdorf. Da ist auch so ein austrangierter Wagen hingestellt, der gleichsam als Verwaltungsgebäude dient, wenigstens hat dort der Stationshilfschreiber sein Bureau aufgeschlagen. So schlimm liegen doch die finanziellen Verhältnisse nicht, daß man an derartigen Stellen nicht zeitgemäßere und praktischere Unterkunfts- oder Arbeitsräume für das Personal schaffen könnte.

Mit wenigen Worten will ich mich der Frage des Eigenbaues von Staatsbahnwagen zuwenden. Deshalb habe ich mich hauptsächlich zum Worte gemeldet. Bei der vorigen Beratung im Jahre 1910 hat der jetzige Herr Finanzminister ausgeführt, daß auf den Eigenbau nicht verzichtet werden soll, sondern daß in gewisser Hinsicht der Eigenbau der Güterwagen usw. auch in den Staatsbahnwerkstätten berücksichtigt werden soll.

(B) Ich lasse es dahingestellt, ob es zweckmäßig wäre, die Frage zu erörtern, ob man nicht etwas tiefer, etwas weiter gehen möchte mit der Frage des Eigenbaus, wenn wir bedenken, daß im vorigen Jahre allein 14 000 000 M. und diesmal 12½ Millionen Mark für Wagenbauten eingestellt worden sind. Diese Tätigkeit ist ja ein sehr profitables Geschäft für die Betriebsunternehmer. Wenn ich mich recht erinnere, hat der jetzige Herr Finanzminister seinerzeit ausgeführt, daß die Wagenfabriken zum Teil 30—40 % Dividende geben. Ich will heute die Frage nicht weiter erörtern bei der Situation, die jetzt im Hause herrscht. Ich will sie aber von einem anderen Gesichtspunkte aus beleuchten, nämlich von dem der regelmäßigen Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für die Akkordarbeiter in den Werkstätten. Ich habe bereits in der vorigen Session darauf hingewiesen, daß mitunter Arbeitsmangel bei den Werkstättenarbeitern eintritt, dem jedenfalls durch Neuherstellung von Wagen in den Bahnwerkstätten abgeholfen werden könnte. Diesmal sind mir wieder eine Anzahl Klagen zugegangen, die den Zustand so erscheinen lassen, als wenn hier nicht genügend Abhilfe geschehen wäre. So wird z. B. von Zwickauer Werkstätten berichtet, daß dort qualifizierte Arbeiter wegen Arbeitsmangels genötigt sind, Wagenwaschungen und dergleichen Dinge zu verrichten, weil sie nicht in der für sie passenden Art beschäftigt werden können. Von

Engelsdorf wird mir berichtet, daß auf der einen Seite die Arbeiter, die mit Güterwagenreparaturen beschäftigt sind, Überstunden machen müssen, und zwar deshalb, weil hier hauptsächlich preußische Wagen zu reparieren sind, auf der anderen Seite in denselben Werkstätten bei Tischlern, Glasern, Drehern usw. Arbeitsmangel vorhanden ist. Das sind die Arbeiter, die hauptsächlich für die Reparaturen von Personenwagen in Frage kommen. Es ist jedenfalls ein ungesunder Zustand, wenn auf der einen Seite Arbeitsmangel herrscht — wenigstens wird in Zwickau und von den Engelsdorfer Arbeitern darüber geklagt — und wir auf der anderen Seite sehen, daß Riesenaufträge an die Privatindustrie gehen. Ich möchte den Herrn Finanzminister bitten, darüber Auskunft zu geben, wie die Frage des Eigenbaus in der Zwischenzeit gehandhabt worden ist und wie man ferner in der laufenden Etatperiode die Dinge zu regeln gedenkt.

Dann möchte ich noch auf eine Frage aufmerksam machen, die die Wahrung bestimmter hygienischer Forderungen für die Arbeiter bei Vergabung von Lieferungen betrifft. Wenn ich nicht irre, besteht in der preußischen Staatsbahnverwaltung eine Verfügung, oder es werden in den Lieferungsverträgen bestimmte Vorschriften für die Verwendung von Farbenmaterial bei der Herstellung von Wagen u. dergl. m. gegeben. Ich möchte nun an den Herrn Finanzminister die Frage richten, ob derartiges auch bei den Lieferungsverträgen vorgesehen ist, die zwischen den Privatfabriken und der Staatsbahnverwaltung geschlossen werden. Ich halte diese Frage für sehr wichtig, besonders unter Berücksichtigung des Umstandes, daß wir einmal in Deutschland gegenüber dem Auslande rückständig sind in bezug auf den Schutz der Arbeiter gegen Bleivergiftungen und zum andern in Sachsen bei der Kontrolle der Bundesratsvorschriften in Privatwerkstätten, zu denen ja die Wagenfabriken auch gehören, ganz außergewöhnlich schlechte Erfahrungen gemacht haben. Ich erinnere noch einmal daran, daß noch nicht einmal 3 Prozent der Betriebe, die für die Bleiweißverordnung des Bundesrats in Frage kommen, im Jahre 1910 revidiert worden sind. Ich möchte von diesem Gesichtspunkte aus den Herrn Finanzminister nochmals bitten, darüber Auskunft zu geben, ob auch für die Lieferung von Wagen für die Staatsbahnverwaltung die Verwendung bestimmten Farbenmaterials vorgeschrieben ist. Für