Stenographisches Protokoll

18. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

VIII. Gesetzgebungsperiode **Dienstag, 11. Dezember 1956**

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1957

Spezialdebatte

Gruppe VII: Soziale Verwaltung (Fortsetzung)

Gruppe X: Verkehr

Gruppe IX: Handel

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 689)

Entschuldigungen (S. 689)

Ausschüsse

Zuweisung der Anträge 24 und 25 (S. 689)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (79 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1957 (112 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe VII: Kapitel 15: Soziale Verwaltung, Kapitel 28 Titel 9: Bundesapotheken, und Kapitel 28 Titel 10: Serotherapeutisches Institut (Fortsetzung)

Redner: Altenburger (S. 690), Horr (S. 699), Scheibenreif (S. 704) und Dengler (S. 707)

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatter: Aigner (S. 708)

Redner: Koplenig (S. 710), Dr. Dipl.-Ing. Weiß (S. 712), Dr. Zechmann (S. 719), Voithofer (S. 729), Polcar (S. 732), Herke (S. 739), Eichinger (S. 741), Dr. Kranzlmayr (S. 743) und Freund (S. 746)

Gruppe IX: Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und Kapitel 21: Bauten

Spezialberichterstatter: Gruber (S. 754)

Redner: Ernst Fischer (S.754), Dworak (S. 757), Kostroun (S. 762), Kandutsch (S. 766), Grete Rehor (S. 774), Wallner (S. 777), Hillegeist (S. 781) und Lins (S. 787)

Eingebracht wurden

Anträge der Abgeordneten

Dr. Maleta, Dr. Pittermann und Genossen, betreffend ein Bundesgesetz über den Verkauf von Aktien verstaatlichter Banken (26/A)

Dr. Pittermann, Dr. Maleta und Genossen, betreffend ein Bundesgesetz, womit das Währungsschutzgesetz, BGBl. Nr. 250/1947, abgeändert wird (27/A)

Singer, Dr. Hofeneder und Genossen, betreffend die Vorlage des Krankenanstaltengesetzes (28/A)

Anfrage der Abgeordneten

Singer, Appel, Horr, Czettel und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Vermittlung im Gehaltskonflikt der niederösterreichischen Spitalsärzte (50/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. **Hurdes,** Zweiter Präsident **Böhm,** Dritter Präsident Dr. **Gorbach.**

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Ing. Kortschak, Dr. Leopold Weismann und Zeillinger.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Cerny, Dr. Josef Fink und Dr. Nemecz.

Die eingelangten Anträge weise ich wie folgt zu:

Antrag 24/A der Abgeordneten Holzfeind, Altenburger und Genossen, betreffend Abänderung des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes, dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

Antrag 25/A der Abgeordneten Hillegeist, Altenburger und Genossen auf Beschluß eines Bundesgesetzes, betreffend eine Änderung auf dem Gebiete der Einkommensteuer, dem Finanz- und Budgetausschuß.

Wird gegen diese Zuweisungen ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (79 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1957 (112 der Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe VII: Soziale Verwaltung

(Fortsetzung)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und setzen die Spezialdebatte über die Gruppe VII mit Kapitel 15: Soziale Verwaltung, Kapitel 28 Titel 9: Bundesapotheken, und Kapitel 28 Titel 10: Serotherapeutisches Institut, fort.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Altenburger. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Altenburger:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Kapitel Soziale Verwaltung und die Debattehie rüber fällt in die Wochen des Advents. Diese Zeit erinnert uns daran, daß es Menschen und Völker gab, die sich in unseliger geistiger und sozialer Not befanden, und aus dieser Not und aus diesen sozialen Bedürfnissen heraus erhob sich ein Ruf, eine Bitte: Tauet Himmel den Gerechten!

Doch wir müssen eigentlich in der Geschichte nicht so weit zurückgreifen. Gibt es heute vor unseren Augen keine Menschen, die sich in Not befinden, und müssen wir nicht vielfach mit eigenen Augen sehen, wie sich vielleicht fast zur gleichen Stunde Menschen und Völker nach Recht und Gerechtigkeit sehnen und vielleicht ihre Hände falten und den gleichen Ruf nach oben zum Ausdruck bringen? Schätzen wir daher das Glück, in Freiheit leben zu können, und erkennen wir in dieser Tatsache auch die Notwendigkeit, daß für die Freiheit Opfer gebracht werden müssen.

Es möge uns aber auch klar werden, daß die Freiheit eine Voraussetzung für die Entfaltung einer gesunden und fortschrittlichen Sozialpolitik ist. In immer größerem Ausmaße setzt sich aber auch die Erkenntnis durch, daß eine erfolgreiche Entwicklung der Wirtschaft von der Lösung sozialer Fragen nicht getrennt werden kann.

Doch der Begriff soziale Sicherheit ist heute sehr weit gespannt. Die soziale Sicherheit umfaßt das Ziel dauernder Beschäftigung und gesicherter Existenz genau so wie die Vorsorge für das Kind, die Sorge um unsere Jugend und das Alter. Ja selbst die Fragen der Kultur schneiden sich zum Teil mit sozialen Problemen.

Damit sei auf die Bedeutung der Sozialpolitik verwiesen und auf die Zusammenhänge, die sich aus diesem Bereich auf fast alle Lebensgebiete erstrecken. Aus diesem Grund kann Arbeitsrecht, kann soziale Versicherung und Fürsorge, ja die Sozialpolitik im allgemeinen nicht in einer Sackgasse erstarren, sondern sie muß sich einer zeitgemäßen Entwicklung anschließen und in einer solchen Entwicklung entfalten können.

Damit will ich aber sogleich zu einer Erscheinung Stellung nehmen, die mit verantwortlicher Sozialpolitik nichts zu tun hat. Das ist die Lizitation, das ist das Fordern um des Forderns willen, sei es aus optischen oder aus parteipolitischen Gründen oder aus der überlebten Ideologie des Klassenkampfes heraus. Zu demselben Kreis gehört aber auch die nur negative Einstellung einer liberalkapitalistischen Auffassung zu sozialen Fragen und nicht zuletzt das Experimentieren im luftleeren Raum.

Ich bedaure, daß auch die bisherige Debatte zu diesem Kapitel mehr Negatives als Positives brachte und selbst der Sprecher der Sozialistischen Partei erst ganz am Ende anerkennende Worte für unsere Sozialpolitik und für das Ausmaß unserer Sozialpolitik fand. Doch ich glaube, kaum ein anderes Problem als die Wohlfahrt der Menschen, die niemals nur ein materieller Begriff sein kann, sollte es sein, das alle Faktoren, die mit Verantwortung erfüllt sind, Einzelinteressen zurückstellen läßt.

Und wenn wir von diesem Standpunkt aus an die Behandlung des Kapitels Soziale Verwaltung herantreten, dann glaube ich, daß in manchen Belangen eine neue Grundeinstellung notwendig wird. Das Ideal unserer Sozialpolitik kann nicht ausschließlich in einem Gestrüpp von Paragraphen, von Verwaltung und Gesetzen allein liegen, sondern in der Erkenntnis, daß das Gesamtstreben in eine soziale Reform, also in eine Reform der Gesellschaftsordnung ausklingen muß, die auch vom Geiste her eine Neuordnung ermöglicht. Das soziale Denken beruht heute noch vielfach auf der Umwelt der Jahrhundertwende. Man erblickt in der Sozialpolitik den Ausgleich gegen ein liberalkapitalistisches Wirtschaftssystem, die Verhinderung krasser Ausnützung der Menschen auf dem Arbeitsplatz, die Verminderung von Spannungen zwischen Kapital und Arbeit. Es soll nicht vergessen sein, welch mühevollen und harten Weg die Unselbständigen zurücklegen mußten, um die heutige gesellschaftliche und soziale Stellung zu erreichen.

Wenn dieser Rückblick gemacht wird, um der gegenwärtigen Generation zu zeigen, daß nichts von selbst geworden ist und ohne Rückhalt bald manches von dem wieder verlorengehen könnte, was wir erreicht haben, so mag gegen einen solchen Rückblick nichts einzuwenden sein. Was ich aber in den Darlegungen der Sozialistischen Partei und mancher sozialistischer Gewerkschaftsfunktionäre finde, ist, daß man viel zuviel nach rückwärts sieht und dabei in Gefahr kommt, die reale Gegenwart und die zukünftigen Aufgaben zu übersehen. Die Sozialpolitik muß im Rahmen des Möglichen bleiben und kann sich doch von den wirtschaftlichen Zusammenhängen nicht trennen. Die Österreichische Volkspartei bekennt sich aus ihrer grundsätzlichen Einstellung zu einer verantwortungsvollen Sozialpolitik mit dem Ziele einer echten Sozialreform. Sie stemmt

sich aber gegen die Verwechslung von sozial mit sozialistisch oder marxistisch, weil letzten Endes gerade diese beiden letzteren Dinge eher eine reaktionäre als eine fortschrittliche Tendenz zeigen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte aber in diesem Zusammenhange auch den Herrn Abgeordneten Haberl — ich glaube, er ist nicht hier, es tut mir sehr leid, seine Partei wird aber darüber Auskunft geben können *(Ruf bei der SPÖ: Im Protokoll!)*, ja, wir haben es im Protokoll und auch in der „Parlamentskorrespondenz" vom 6. Dezember, ich habe es hier — anführen, der hier im Hause folgendes sagte: „Wir glauben aber auch, daß eine Industrie und ihre Belegschaft," — er hat sich auf die verstaatlichte Industrie bezogen — „die für Österreich so viel geleistet hat, mit Recht verlangen kann, daß man unsachliche Beschimpfungen unterläßt." Ich frage Sie und habe den Abgeordneten Haberl gefragt: Wer beschimpft die Belegschaft dieser Industrie? Er ist die Antwort schuldig geblieben. Ja glauben Sie, daß Sie damit die Zusammenarbeit fördern? Und ich muß ja annehmen, daß Sie, wenn Sie das hier im Hause irgendeiner Partei zurufen — Sie stehen nicht in einer Versammlung draußen, wo Sie Ihre Demagogie zu betreiben haben —, damit eine Partei beschuldigen, daß sie unsachliche Beschimpfungen gegen die Belegschaft der verstaatlichten Industrie übt. Womit wollen Sie das nachweisen? Welche Begründung haben Sie dafür? Es ist ein deutlicher Beweis dafür, in welch unsachlicher Weise Sie versuchen, Optik zu erzeugen. Ich glaube, Sie müssen davon Abschied nehmen, denn die Sozialistische Partei ist nicht generell identisch mit der Arbeiter- und Angestelltenschaft, und wenn wir Kritik an der Sozialistischen Partei und zum Teil auch an manchen sozialistischen Betriebsräten üben, so ist das kein Angriff gegen die Arbeiterschaft. Dieses Recht der Kritik müssen Sie uns zugestehen! *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich glaube sogar, daß diese Kritik nützlich ist, denn hätte die Arbeiter- und Angestelltenschaft sonst nichts als eine Interessenvertretung als Monopolstellung der Sozialistischen Partei, ich weiß nicht, ob das im Interesse der Arbeiterschaft läge und ob die Arbeiter- und Angestelltenschaft heute jene Stellung der Freiheit einnehmen könnte, die sie durch das gemeinsame Wirken auf dem Boden der Demokratie erreicht hat. Ich weise daher derartige Auffassungen mit aller Energie zurück.

Ich muß Sie aber fragen, Herr Abgeordneter Haberl — Sie sind ja Funktionär des Gewerkschaftsbundes, Sie sind Betriebsrat —: Glauben Sie, eine gemeinsame Zusammenarbeit im Rahmen des Gewerkschaftsbundes zu ermöglichen, wenn Sie den zweiten Teil und den Mitträger eines gemeinsamen Gewerkschaftsbundes so hinstellen — und wir stehen auch im Rahmen einer politischen Partei, die Sie hier kritisieren und der Sie solche Vorwürfe machen —, glauben Sie, daß das für den Gewerkschaftsbund nützlich ist, wenn Sie so tun, als ob Sie allein die Interessen der Arbeiter und Angestellten wahrzunehmen hätten?

Auch diese Frage möge sich der Abgeordnete Haberl überlegen und bedenken, ob er damit die Gemeinsamkeit fördert oder ob nicht auf diese Art und Weise eine Zusammenarbeit, die auf dem Boden einer gemeinsamen Interessenvertretung beruht, unter Umständen arge Lücken erleidet. *(Ruf bei der SPÖ: Immer die alte Walze vom Altenburger!)* Eigenartigerweise nennen Sie das „alte Walze", und Sie bringen es immer von neuem. Ich habe nicht den Zwischenruf und die Feststellung des Abgeordneten Haberl gemacht. Aber wenn Sie bei Ihrer alten Walze, die Sie hervorholen, der Meinung sind, daß wir schweigen und nicht auch diese Dinge beantworten, dann irren Sie sich! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Die Österreichische Volkspartei scheut sich nicht vor einer Bestandaufnahme unserer sozialpolitischen und arbeitsrechtlichen Gesetzgebung, die nicht zuletzt durch unsere Mitarbeit ermöglicht wurde.

Wollen wir uns kurz mit dem gegenwärtigen Stand unserer sozialpolitischen Gesetze beschäftigen. Ich habe hiefür die Unterlagen verwendet, mit denen Sektionschef Dr. Hammerl als Vertreter der Regierung beim großen Weltparlament der Arbeit auf der 39. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf den Nachweis der erfolgreichen Arbeit Österreichs auf diesem Gebiet erbrachte. Darin hieß es:

Österreich hat sich stets redlich bemüht, dem Ziel der Internationalen Arbeitsorganisation nahezukommen und seine soziale Gesetzgebung nach jenen Grundsätzen auszurichten, die in den internationalen Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen niedergelegt sind.

Als sichtbarer Ausdruck dieser Bemühungen mag die Tatsache angesehen werden, daß wir bisher 30 Übereinkommen ratifiziert haben. Seit der Befreiung und Wiedererrichtung der Republik ist es uns trotz schwieriger Verhältnisse gelungen, auf wichtigen sozialen Gebieten, insbesondere auch auf solchen, auf deren Gestaltung die Internationale Arbeitsorganisation großen Wert legt, Fortschritte zu erzielen.

Es sei hier vor allem das Betriebsrätegesetz angeführt, das, dem Gedanken der Herstellung guter Beziehungen zwischen Arbeitgeber und

Arbeitnehmer Rechnung tragend, das Mitspracherecht der Arbeitnehmer im Betrieb nicht nur hinsichtlich der Gestaltung der Arbeitsverhältnisse und der Überwachung des Arbeiterschutzes, sondern auch bezüglich der Führung und Verwaltung der Betriebe verankert hat.

Auch in der Urlaubsfrage, die auf den Arbeitskonferenzen der letzten Jahre mehrmals Gegenstand von Beratungen war, hat Österreich eine fortschrittliche Regelung getroffen, indem das Mindestausmaß des Urlaubs mit zwei Wochen bemessen wurde und sich entsprechend der Dauer der Dienstzeit auf vier und bei Angestellten auf fünf Wochen erhöht.

Ein gewaltiger Schritt nach vorwärts in der Weiterentwicklung des Sozialrechtes war die Schaffung des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes. Dieses Gesetzeswerk, das in zusammenfassender Weise die Krankenversicherung, die Unfallversicherung und die Alters- und Invaliditätsversicherung, nunmehr Pensionsversicherung genannt, für Arbeiter und Angestellte in Industrie, Bergbau, Gewerbe, Handel, Verkehr und Landwirtschaft, also in der gesamten Privatwirtschaft regelt, hat außerdem bedeutende Fortschritte gegenüber bisherigen Regelungen gebracht. In der Pensionsversicherung liegt das Kernstück in der Höhe der Pension der Arbeiter und Angestellten, die jener des öffentlichen Dienstes nähergebracht wurde. Danach werden Arbeiter und Angestellte am Ende ihres Berufslebens nach einer Versicherungszeit von 45 Jahren eine Pension von 79,5 Prozent, die Bergarbeiter von 87,5 Prozent der Bemessungsgrundlage erhalten.

Die 13. Monatsrente, deren Gewährung zeitlich begrenzt war, ist als Dauerleistung sichergestellt. Daneben wurden Verbesserungen hinsichtlich der Ruhensbestimmungen bei den Witwenrenten und hinsichtlich der Mindestrenten erreicht. In der Krankenversicherung wird bei längerer Krankheit ein höheres Krankengeld gewährt, und in der Unfallversicherung ist die Invaliditätsgrenze nunmehr schon bei einer Arbeitsunfähigkeit von 50 Prozent gegenüber einer solchen von $66^2/_3$ Prozent festgelegt.

Die Kinder- und Familienbeihilfe, die für unselbständig Erwerbstätige im Jahre 1951 und für selbständig Erwerbstätige im Vorjahre eingeführt wurden, sind durch eine Novelle im Frühjahr dieses Jahres in ihrem Umfang und in ihrem Ausmaß ausgebaut worden.

Österreich bemüht sich um die Bekämpfung der Saisonarbeitslosigkeit. Soweit es sich um öffentliche Bauvorhaben handelt, wurde verfügt, daß diese, wo es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, gleichmäßig auf das ganze Jahr zu verteilen sind.

Darüber hinaus muß auf die Schlechtwetterentschädigung und die Vergütung von Wintermehrkosten aus öffentlichen Mitteln im Baugewerbe verwiesen werden. Durch das Gesetz über die Schlechtwetterentschädigung vom Jahre 1954 wurde die Möglichkeit geschaffen, den Bauarbeitern vom 15. Oktober bis 30. April für Arbeitsausfälle infolge Schlechtwetters und den damit verbundenen Lohnausfall eine Entschädigung im Ausmaß von 60 Prozent des Normallohnes zu leisten. Dem Unternehmer, der die Schlechtwetterentschädigung auszahlt, wird sie nebst dem Sozialversicherungsanteil vergütet.

Die angeführten Maßnahmen haben sich nach den Erfahrungen der letzten zwei Winter gut ausgewirkt. Während die Zahl der arbeitslosen Bauarbeiter im Winter 1953/54 im Höchststand 106.000 betrug, wurden in den beiden letzten Wintern rund 78.000 arbeitslose Bauarbeiter, also nur rund 76 Prozent, gezählt.

Dem Problem der Landarbeiter stand das Parlament nicht blind gegenüber. Das vor einigen Jahren beschlossene Landarbeitergesetz hat seine Wirkung hinsichtlich einer fortschrittlichen Regelung des Arbeitsrechtes nicht verfehlt und das Augenmerk im besonderen der Ausbildung und Fortbildung der Landarbeiter zugewandt. Das Parlament hat vor zwei Jahren ein Berufsausbildungsgesetz für die Landarbeiter beschlossen, das den beruflichen Aufstieg der in der Landwirtschaft Beschäftigten begünstigt.

Für die Schaffung von gesunden Wohnungen für Landarbeiter, sei es in Form von Dienstwohnungen oder Eigenheimen, wurden ab 1947 Bundesmittel in der Höhe von rund 100 Millionen Schilling aufgewendet, wodurch 6300 Eigenheime und rund 38.000 Dienstwohnungen neu gebaut oder verbessert werden konnten.

Mit diesem kurzen Überblick hat Österreich vor einem internationalen Forum seine Leistungen auf sozialpolitischem Gebiet dargelegt.

Es ist daher kleinlich und für uns selbst bedauerlich, wenn wir im eigenen Land auf diese Fortschritte weniger stolz sind und durch eine negative Einstellung oder aus parteipolitischen Gründen diese Fortschritte eher zu verschleiern suchen, asl sie sichtbar zu machen, oder sie vor lauter neuen Forderungen vergessen oder zum Teil nicht sichtbar machen, was bisher auf diesem Gebiet erreicht werden konnte.

Die Österreichische Volkspartei bekennt sich offen zu diesem Fortschritt, sie ist aber auch überzeugt, daß das Fundament hiezu die wirtschaftliche Entwicklung, ein geordneter Haushalt des Staates und ein positives Zusammenwirken aller maßgebenden Kräfte ist.

Wir wollen dabei nicht übersehen, daß der Staatshaushalt und die wirtschaftliche Entwicklung auch von der sozialen Seite her gefährdet würde, wenn der Bogen des Möglichen überspannt wird und der Mehraufwand nicht auch durch Mehreinnahmen gedeckt ist. Es wäre daher, bevor neue Forderungen erhoben werden, sehr zu prüfen, wieviel uns eigentlich das Bestehende schon kostet und wieweit die bestehenden sozialen Einrichtungen — soweit sie in den Gesetzen festgelegt sind — noch erweitert werden können und wie die dadurch entstehende Belastung auch abgedeckt werden kann.

Wir finden im Voranschlag im Kapitel 15 auf der Ausgabenseite 3,5 Milliarden Schilling. Es fehlt leider in Österreich eine Gesamtstatistik darüber, was überhaupt auf dem Gebiet der sozialen Einrichtungen und Vorsorge geleistet wird. Wir sehen nur den Staat, wir haben aber keine Unterlagen darüber, was die private und auch sonst vorhandene Tätigkeit auf diesem Gebiet aufwandte und noch kosten wird, was also die Arbeiterkammer, teilweise der Gewerkschaftsbund, die Interessenvertretungen, die Sozialversicherungsträger und der Sozialtourismus leisten. Ich glaube, man könnte eine Viertelstunde lang Organisationen privater, halböffentlicher und öffentlich-rechtlicher Stellen aufzählen, die sich alle mit der Betreuung, der Fürsorge und zum Teil auch mit Aufwendungen auf dem sozialen Sektor beschäftigen.

Es ist gar nicht bekannt und auch nicht statistisch erhoben, wie viele Zuschüsse in den Betrieben auf diesem Gebiet geleistet werden. Ich sehe in manchen Bilanzen nicht ganz unerhebliche Beträge, die ja auch auf dem Gebiet der Leistungen auf dem sozialen Sektor als Fortschritt zu werten sind.

Ich möchte gerne eine Statistik sehen, die uns ein Gesamtbild von dem gibt, was Österreich insgesamt für seine sozialen Aufgaben aufwendet. Das wird dann ein anderes Bild sein als das, das man heute vielfach sieht. Es wird das Klagen und vielfach das Erwähnen eines Notstandes damit ein anderes Gesicht bekommen, denn das alles wird ja nicht sichtbar, was hier der gesamte Staat beiträgt, was die gesamte Wirtschaft und die gesamte Bevölkerung auf diesem Sektor aufwendet, wodurch sie in dieser Form eigentlich einen sehr fortschrittlichen Standpunkt gegenüber der Umwelt einnimmt.

Das finanzielle Fundament unserer sozialen Leistungen bildet zum großen Teil die gegenwärtige wirtschaftliche Entwicklung. Was aber dann, verehrte Damen und Herren, wenn Stockungen eintreten oder bei einem Zweig der Sozialversicherung eine außerordentliche Belastung eintritt? Die Träger der Sozialversicherung leben zum Teil von der Hand in den Mund. Die Pensionsversicherungsanstalten, die den Bund im Jahre 1956 voraussichtlich mit 354,6 Millionen Schilling belasten, werden 1957 den doppelten Betrag und im Jahre 1965 nach Schätzungen zuständiger Stellen rund 3 Milliarden an Staatszuschuß benötigen. Das heißt: Wir beschließen jetzt schon Gesetze, deren Erfordernisse in einer ganz anderen Zeit zu zahlen und abzudecken sind.

Die spitalerhaltenden Gemeinden haben derzeit pro Tag und Bett einen Abgang von 20 S, und das ist noch nicht der letzte Schrei des Tages. Es ließen sich zahlreiche Beispiele anführen, aus denen sich ergibt, daß man, wenn man eine sozialpolitische Forderung stellt, sich auch ernstlich mit der Möglichkeit ihrer Erfüllung beschäftigen muß. In diesem Zusammenhang, Herr Abgeordneter Kandutsch, klingt es schön, von einer dynamischen Rente und von einer Produktivitätsrente zu sprechen. Das ist auch keine österreichische Erfindung, denn sie kommt zum Teil aus Westdeutschland. Aber wie sieht eine dynamische Rente zum Schluß aus, wenn wir die Zukunftsentwicklung noch gar nicht klar vor uns sehen? Und wie wird so eine Produktivitätsrente aussehen, wenn keine Produktivität vorhanden ist? Ich meine, diese Fragen kann man nicht so ohne weiteres in die Diskussion werfen und zum Schluß so darstellen, als würde es etwas Neues, etwas Erweiterndes sein.

Es könnte sogar die Gefahr bestehen, daß mit dieser Theorie das Bestehende, schwer Aufgebaute in Mitleidenschaft gezogen wird und sich an Stelle einer gesetzlichen und fundierten Rente eine sehr fragliche dynamische Rente und ein sehr fraglicher Zuschuß aus einer Steigerung der Produktivität ergibt.

Aber dazu noch etwas, Kollege Kandutsch! Die Produktivitätsrente und die dynamische Rente haben zur Voraussetzung einen Index. Wer berechnet denn diesen Index? Wir sind doch heute in den größten Schwierigkeiten bei den Auseinandersetzungen über den bestehenden Index des Instituts für Wirtschaftsforschung. Es wird kein Mensch behaupten, daß dieser Index der Höhe und dem Inhalt nach den gegenwärtigen Verhältnissen entspricht. Man bemüht sich ja nunmehr, diese Dinge den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen. Ja, ohne Index, ohne einen Schiedsrichter, der sagt, was teurer und was nicht teurer geworden ist, ohne einen Preisregler, der über den Interessenverbänden steht, kann man keine dynamische Rente einführen. Man muß doch zuerst festlegen, was steigt und was fällt.

Was wird dann aus der Rente, wenn ein solcher Index vorübergehend eine kleine Verbesserung in der Lebenshaltung, eine Verbilligung der Lebenshaltungskosten feststellt? Werden da die Renten automatisch sinken, wenn das vielleicht nur zwei oder drei Monate andauert? Das alles muß doch in reiflicher, in sachlicher Diskussion überlegt werden, und ich glaube, unsere gegenwärtige wirtschaftliche Situation und Struktur gibt noch lange nicht die Möglichkeit, daß wir den Rentnern und den Ruhegenüßlern sagen können: Ihr könnt mit Vertrauen nach einer dynamischen Rente und Produktivitätsrente streben, die wirtschaftliche Stabilität und die Sicherung all dieser Dinge ist so gegeben, daß da keine Erschütterungen eintreten werden. Ich glaube daher: Insolange hier nicht ganz positive Voraussetzungen geschaffen sind, ist es zweckmäßiger, sich mit der Realität zu beschäftigen, das Vorhandene nach Möglichkeit auszubauen und hier Vorsicht walten zu lassen, damit wir nicht mehr versprechen, als insgesamt gehalten werden kann.

Und was haben wir für Ausweichmöglichkeiten zur Steigerung der Bedeckung, wenn wir Leistungssteigerungen durchführen? Die erste Ausweichmöglichkeit ist die Erhöhung der Beiträge für die Sozialversicherung oder Leistungskürzungen. Wenn wir die Beiträge erhöhen, dann bedeutet das eine Verringerung des Realeinkommens, und hier sind Grenzen gesetzt, die man einfach nicht überspringen kann. Der zweite Weg wäre eine Erhöhung der Steuern, um die Zuschüsse des Bundes erhöhen zu können, aber auch dieser Weg bedeutet eine Verringerung des Einkommens und trifft in erster Linie die Unselbständigen.

Bei ruhiger Überlegung — mag die Erkenntnis auch sehr hart sein, so müssen wir sie doch aussprechen — ist der Ausbau der Sozialversicherung und ihrer Leistungen nur möglich bei einer Steigerung des Volkseinkommens, das heißt einer größeren Arbeitsergiebigkeit, oder mit anderen Worten: die Ausweitung der sozialen Leistungen steht in einem Verhältnis zur Steigerung des gesamten Volkseinkommens.

Von dieser Warte aus gesehen haben wir uns daher sehr ernstlich mit offenen Forderungen zu beschäftigen. Hier tritt uns vor allem das Arbeitszeitgesetz entgegen, das Verlangen nach Verkürzung der Arbeitszeit. Es wird begründet mit dem technischen Fortschritt und mit der allgemeinen Steigerung der Produktivität. Als Österreichische Volkspartei verschließen wir uns nicht einer notwendig gewordenen gesetzlichen Regelung auf dem Gebiet der Arbeitszeit, weil der gegenwärtige Zustand unhaltbar ist und die fortschreitende technische Entwicklung auch Veränderungen auf diesem Gebiet rechtfertigt, doch kann man doch das Kind nicht mit dem Bade ausschütten.

Wenn zum Beispiel der technische Fortschritt und die Steigerung der Produktivität vollends durch eine Verkürzung der Arbeitszeit aufgesaugt wird, was bleibt dann für die Sicherung des Ausbaues sozialer Leistungen und für die Allgemeinheit übrig?

Ich glaube aber auch, daß mit einer gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit endgültig das Unwesen der Überstunden zu bereinigen ist. Wir können doch nicht darüber hinweggehen, daß heute Überstundenvergütungen für einen Teil der Unselbständigen zu einem zusätzlichen Einkommen geworden sind und daß man den Verzicht auf dieses Einkommen nicht zur Kenntnis nehmen will oder nicht zur Kenntnis nehmen kann. Die Regelung der Arbeitszeit ist daher auch eine Frage der Sicherung des Einkommens, und eine Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich ist meiner Ansicht nach nicht denkbar.

Die Steigerung des Volkseinkommens kann, wie Sie schon aus dem Beispiel gesehen haben, nicht ausschließlich für höhere Leistungen an die Sozialversicherung herangezogen werden. Dabei habe ich noch gar nicht von der Familie gesprochen, von der Steigerung des allgemeinen Lebensstandards und von der Verbesserung vieler anderer wünschenswerter Dinge.

Dazu kommt noch, meine verehrten Damen und Herren, daß jede soziale Sicherheit zu einer Phrase wird, wenn wir Tausende von Familien haben, die menschenunwürdig wohnen, wo die Kinder kein Heim kennen und kulturelle Bedürfnisse vernachlässigt werden. „Frei von Not und Furcht!", dieses Ziel hat ein großer amerikanischer Staatsmann einmal der Menschheit gegeben. „Frei von Not und Furcht!" heißt aber Existenz- und Lebenssicherung, heißt Wohnung, heißt Sicherheit vor den Wechselfällen des Lebens, heißt Sicherheit in den Tagen des Alters: ein großes und ein erhabenes Ziel, das nicht von heute auf morgen erreicht werden kann, das wirtschaftlich fundiert und verantwortungsbewußt aufgebaut werden muß. Der Grund hiefür ist ausgehoben. Elemente wie das ASVG. und zahlreiche andere soziale Gesetze sind vorhanden, doch man muß den Zement auch hart werden lassen, man kann doch den Mörtel nicht anwerfen, bevor die Ziegel aneinandergereiht sind.

In diesen Belangen, das muß ich auch sagen, sind der Deutsche Gewerkschaftsbund und die Sozialisten in der deutschen Bundes-

republik in vielen Dingen weit vernünftiger als zum Teil Sie, meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei Österreichs, und ich schließe auch einen Teil meiner Kollegen in der sozialistischen Fraktion der Gewerkschaften nicht aus. *(Abg. Jonas: Er vergißt auf niemand!)* Hohes Haus! Ich komme darauf zurück, Sie werden sich überzeugen, daß ich recht habe! Warten Sie ein wenig!

Krankheit vermeiden, Gesundheit erhalten! In der Bundesrepublik Deutschland werden rund eine Viertelmillion Menschen innerhalb eines Jahres vorzeitig ganz oder teilweise berufsunfähig. „Vorzeitig" heißt nach den dortigen Unterlagen etwa mit dem 53. Lebensjahr, also durchschnittlich 12 Jahre vor der Erreichung der Altersgrenze. Der englische Arbeitsminister hat bei einer anderen Gelegenheit darauf verwiesen, daß in Großbritannien durch Erkrankungen, die länger als drei Tage dauern, in den letzten Jahren 250 Millionen Arbeitsstunden verlorengingen, was in seinem Lande den Tagesproduktionsausfall von rund 800.000 Beschäftigten bedeutet. Einen solchen Ausfall wenigstens teilweise zu vermeiden wäre nicht nur eine Entlastung unserer Sozialversicherung, sondern bedeutete auch eine Steigerung der Arbeitsleistung und damit eine Erhöhung des Volkseinkommens. Für Österreich fehlt leider darüber jede genaue Übersicht, doch bin ich überzeugt, daß die Verhältnisse bei uns kaum viel anders liegen als in den beiden erwähnten Staaten. Ich möchte daher das Hohe Haus, den Herrn Sozialminister und auch alle anderen zuständigen Kreise bitten, das Augenmerk darauf zu richten, daß die Frage von Vorkehrungen zur Vermeidung von Krankheiten in einem größeren Ausmaße beachtet werde als bisher, weil nicht nur die moderne Medizin und der allgemeine Fortschritt hiefür neue Möglichkeiten bieten, sondern weil diese Aufgabe überhaupt in die Sozialpolitik einbezogen werden muß. Auch darin liegt ein Stück wirklicher Sozialreform! Gegenwärtig sind wir in der Krankenversicherung gegen Zahlung der Kosten der Heilung versichert. In Zukunft muß doch letzten Endes die Erhaltung der Gesundheit der Ausgangspunkt der Versicherungsmaßnahmen sein.

Auf dem deutschen Gewerkschaftskongreß wurde zum Beispiel mit sehr klaren Worten darauf verwiesen, daß derjenige, der das Anwachsen der Renten wegen vorzeitiger Berufsunfähigkeit beobachtet, derjenige, der die steigenden Kosten des gesamten Systems der Sozialversicherung feststellt, auch weiß, daß das System in seiner Grundlage gewandelt werden muß, sollen die Kosten nicht schließlich die finanzielle Leistungsfähigkeit der Arbeitenden übersteigen.

Werte Frauen und Männer! Das sind nicht Worte aus dem Munde eines Vertreters der Österreichischen Volkspartei, sondern das sind Worte von Professor Ludwig Preller, einem Mitglied der Sozialdemokratischen Partei des Deutschen Bundestages. Sie haben mir früher einen Zwischenruf gemacht, der genau dasselbe betraf, was ich gesagt habe, nur daß das auf dem Gewerkschaftskongreß in Deutschland eben Professor Preller sagte, und Ihr Zwischenruf gilt jetzt also dem Professor Preller! Sie zeigen damit selbst, wie kurzsichtig Sie in manchen Dingen in Ihrer raschen Reaktion sind! *(Abg. Horr: Nicht so kurz wie Sie!)*

Professor Preller wies ferner darauf hin, daß vier Fünftel der gesamten Bevölkerung der Bundesrepublik heute in den Kreis der von der Sozialpolitik Erfaßten einbezogen sind. Bei uns ist derselbe Prozentsatz vorhanden. Für dieses Millionenheer und — für unsere Verhältnisse gesprochen — für die Tausende abhängiger Menschen bringt die Sozialpolitik nun nicht mehr nur „milde Gaben aus gutem Herzen" — ich sage das im Gegensatz zu Ihrer häufig gebrauchten Formulierung der „Roten Herzen", nein, „aus gutem Herzen"! Sozialpolitik von heute formt Recht und Arbeitswillen, sie stößt das Tor auf zu einer neuen Ordnung der Gesellschaft, sie ist ein Instrument der in Bewegung geratenen Arbeitnehmermassen. Sozialpolitik in der heutigen Gesellschaft muß, soll sie wirksam werden, Politik sein, die die Gesellschaft formt. Sie muß Sozialreform sein! Sozialreform ist Gesellschaftsreform. Dahinter steht das brennende Verlangen, Klarheit über den Lebensweg zu erhalten, aus der Unsicherheit der Existenz befreit zu werden, Freiheit von Not und Furcht zu erlangen.

Aber noch viel klarer, werte Frauen und Männer, als das sozialdemokratische Mitglied des Deutschen Bundestages, das diese Worte ausgesprochen hat, haben die österreichischen Bischöfe in ihrem jüngsten Sozial-Hirtenbrief das zum Ausdruck gebracht, was für die Österreichische Volkspartei und für alle, die guten Willens sind, Ziel und Inhalt unserer Arbeit auf diesem Sektor sein muß.

Die Sozialpolitik, soll sie wirksam sein, ist Sozialreform, und Sozialreform ist Reform der Gesellschaft. Und damit ersteht, verehrte Damen und Herren, von selbst die Frage nach der geistigen Grundlage der Gesellschaftsform. Soll das Bindeglied im Zusammenleben der Menschen der Sozialismus, der Kommunismus, der Liberalismus oder soll es das Christentum sein?

In sehr scharfer Form hat Herr Dr. Koref hier im Hohen Haus den Kommunismus abgelehnt und den demokratischen Sozialismus

als Allheilmittel bezeichnet. Ich will mich nun nicht mit der Frage beschäftigen, welcher Sozialismus der richtige ist, ich will nur feststellen, daß tausende Kommunisten in Österreich vorerst Mitglieder einer sozialistischen Partei waren, später Kommunisten geworden sind und dann die österreichischen Sozialisten als Irrlehrer bezeichnet haben. Warum also soll ich mich in diesen Streit einlassen? *(Abg. Rosa Jochmann: Das gilt auch für die Österreichische Volkspartei! Viele waren erst Ihre Mitglieder und sind dann Sozialisten geworden!)* Das kann ich nicht so sagen, denn unsere Weltanschauung stammt aus den Quellen ewiger Wahrheit und ist nicht so wechselbar wie Ihre Auffassungen! *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Horr: Sie denken wohl an Dobretsberger! — Weitere Zwischenrufe.)* Warum empört Sie das so, wenn ich die Frage nach der Form der Gesellschaftsordnung stelle? Das ist auch bei Ihren Diskussionen der Fall, und ich muß feststellen, daß der Herr Abgeordnete Koref dutzende Zitate aus Reden auf dem sozialistischen Parteitag von Bombay und von weiß Gott woher gebracht hat. Wenn Ihr sozialistischer Parteitag und Ihre Beschlüsse ein Allheilmittel sind, dann lassen Sie mir das Recht, daß für mich der Hirtenbrief auch ein Grundsatz ist, den ich vertrete! *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Hoffentlich ist er Ihr Grundsatz, dann ist es recht!)*

Gestern in später Abendstunde hat Frau Kollegin Pollak hier gesagt, daß ein hoher Prozentsatz der Mitglieder der Sozialistischen Partei Katholiken sind. *(Abg. Wilhelmine Moik: Freilich!)* Wenn das so ist, dann dürfen Sie, wenn ich für die Erfüllung des Hirtenbriefes eintrete, keine Zwischenrufe machen. *(Abg. Uhlir: Aber ihr sollt die Grundsätze des Hirtenbriefes zu den Grundsätzen eurer Politik machen! — Abg. Rosa Jochmann: So ist es!)*

Es ist auch noch gar nicht so lange her, werte Damen und Herren, daß ich auf Spruchbändern las: „Demokratie der Weg — Sozialismus das Ziel!" Daß die österreichischen Sozialisten auch dann, wenn sie ihr Ziel erreichen würden, Demokraten bleiben, wollen wir gern zur Kenntnis nehmen. Ich will daran nicht zweifeln. *(Abg. Rosa Jochmann: Wir haben es immer noch bewiesen, daß wir es sind! — Gegenrufe bei der ÖVP.)* Ich hoffe aber, meine Damen und Herren der Sozialistischen Partei, daß Sie in Österreich niemals Gelegenheit haben werden, diesen Beweis überhaupt führen zu müssen! *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Wir haben ihn bereits geführt!)* Daß der Sozialismus als Endziel auch Demokratie ist? *(Abg. Uhlir: Ihr habt die Möglichkeit gehabt, es zu beweisen, und habt den Gegenbeweis erbracht!)* Es gibt keine Frage, wo Sie nicht immer wieder auf dasselbe zurückkommen! *(Abg. Kysela: Das ist historisch bewiesen!)* Da gibt es nichts! Immer ist es der gleiche Kreislauf von alten Walzen. Ihr kommt ja überhaupt nur mit alten Walzen!

Wie die Gesellschaftsform in den kommunistischen Staaten aussieht, das bedarf keiner weiteren Darstellung, und daß an vielem Unheil der letzten Jahrzehnte die kapitalistisch-liberalistische Herrschaft aus der Zeit um die Jahrhundertwende schuldtragend ist, das bestreitet auch niemand. Wir danken daher den österreichischen Bischöfen, daß sie im letzten Hirtenbrief neuerlich aussprechen, daß der Kommunismus und der liberale Kapitalismus abzulehnen sind und daß beide Systeme durch die Päpste verurteilt wurden.

Der Kapitalismus, der liberale Kapitalismus ist beherrscht vom Mechanismus des freien Marktes, der Kommunismus vom Mechanismus der Zwangsgesetze. Menschliche Lösungen, die aus dem Gewissen, aus den sittlichen Gesetzen kommen, sind beiden Systemen fremd. Doch der Hirtenbrief zeigt auch den Unterschied zwischen christlicher und sozialistischer Weltanschauung auf.

Was ist sozialistische Weltanschauung? Sie lehrt im wesentlichen, daß die wirtschaftlichen und materiellen Produktionskräfte das gesellschaftliche, geistige und religiöse Leben bestimmen. Diese Auffassung ist, wissenschaftlich gesehen, rückständig und überholt. Sie selbst und alle, die mit dieser Materie zu tun haben, bestätigen es doch, daß die heutige Sozialwissenschaft von einer allseitigen Bezogenheit des gesellschaftlichen Lebens spricht und sie erkennt. Der Sozialismus geht von einer verstümmelten Wirklichkeit aus und kommt daher auch zu einer verstümmelten Neuordnung der Gesellschaft. Die geistigen und sittlichen Ordnungskräfte unterschätzt er, die äußeren mechanischen Ordnungskräfte überschätzt er. Der Sozialismus ist heute vielfach nur mehr reine Organisation. Er führt zur Verstaatlichung und Sozialisierung des Menschen, und — ob wir wollen oder nicht — irgendwie führt der Sozialismus zu einer Abhängigkeit. Er knickt die schönsten Möglichkeiten der Selbstentfaltung, des verantwortungsbewußten Einsatzes der schöpferischen Tätigkeit, er tötet die Leistungsfreude.

Dem gegenüber steht die christliche Sozialordnung, die vor allem auf drei Prinzipien beruht: der Vermenschlichung, der Sozialgestaltung und der Eigenverantwortung. *(Abg. Marie Emhart: Sind wir in einer Wählerversammlung?)* Weil Sie sagen: Wählerversammlung. Es ist ja sehr schade, daß Sie dafür sorgen, daß Ihre Wähler sehr selten zu unseren Versammlungen kommen,

sonst könnten sie von diesen Gedanken erfaßt werden. *(Abg. Plaimauer: Die wollen nichts wissen von euch!)* Sie bauen Mauern, damit die Öffentlichkeit es nicht hören soll, weil Sie damit eine Umstellung der Gesellschaft vermeiden wollen. *(Zustimmung bei der ÖVP.)* Versuchen Sie nicht, uns daran zu hindern, das auch öffentlich auszusprechen, was Sie nicht gerne hören, was aber deswegen nicht etwa unwahr ist. Ja, das Verantwortungsprinzip ist uns vielfach verlorengegangen. Spüren wir das nicht? *(Abg. Kysela: Wem? Euch, nicht uns!)* Allen, Kollege Kysela, das beschränke ich nicht auf Ihren Kreis. *(Ruf bei der SPÖ: Er sagt ja: „uns"!)* Warten Sie ein bisserl, ich komme schon noch darauf!

Sie wollen doch nicht vielleicht behaupten, daß das Verantwortungsgefühl gestiegen ist! Kollege Kysela ist momentan nicht aktiv in der Gewerkschaftsbewegung tätig. Aber fragen Sie die Kollegen, die in der Gewerkschaftsbewegung stehen, ob sie nicht auch spüren, daß das Verantwortungsgefühl nicht allen in Fleisch und Blut übergegangen ist. Spüren wir nicht, um nur eines herauszunehmen, daß in der Lohn- und Preispolitik sozialistische Funktionäre oftmals weder die Satzungen des Gewerkschaftsbundes einhalten noch in der Lage sind, in den eigenen Reihen eine verantwortliche Lohnpolitik sicherzustellen?

Was tun aber vielfach auch die Kreise der Wirtschaft? Es wimmelt nur so von Kartellen, von Preisvereinbarungen, und man spricht viel über die freie Wirtschaft und sehr wenig über ihre soziale Verpflichtung. *(Abg. Horr: Schauen Sie nach rechts, wenn Sie das sagen, nicht zu uns her!)* Ich weiß nicht, warum Sie das bestreiten; das gehört zusammen. Wir können auch zuerst von den Preisen und dann von den Löhnen sprechen. *(Abg. Kysela: Das wäre richtig!)* Aber, Kollege Kysela, es stimmt gar nicht mehr ganz! Der Herr Präsident Böhm hat bei der Brotpreiserhöhung feststellen müssen, daß vom Lohnsektor her ein Ausgleich notwendig ist. Sie sollten daher sehr vorsichtig mit Zwischenrufen umgehen, denn Sie schädigen sich zum Teil selbst damit. Ich muß mich darauf berufen, daß der Präsident des Gewerkschaftsbundes doch zur Sozialistischen Partei gehört. Oder haben Sie ihn schon ausgeschieden? Ich weiß es nicht. *(Abg. Kysela: Wir sind stolz auf ihn!)* Na also, warum sind Sie dann weniger stolz auf seine Meinung?

Man vergißt dabei, daß das Sozialprinzip, wie es auch in dem Hirtenbrief zum Ausdruck gebracht worden ist, sich auf die ganze Wirtschaft und Gesellschaft erstreckt und daß das Prinzip der Vermenschlichung ausspricht, daß die Wirtschaft der Menschen wegen da ist. Nicht zuletzt ist das Versagen der wirtschaftlichen Organe und der Mangel an eigenem Verantwortungsbewußtsein schuld, daß sich die staatliche Einflußsphäre immer weiter und weiter ausweitet, ja daß bei manchem in unserem Lande sogar die Meinung aufkommt, daß der Staat zum Schluß etwas anderes ist als die Summe seiner Bürger.

Was wir vom Staat verlangen, meine Damen und Herren, ist letztlich eine Forderung an den einzelnen Bürger des Staates selbst. Und was der Staat auf der einen Seite ausgibt, muß er auf der anderen Seite in Form von Abgaben und Steuern wieder einheben. Ziel einer Sozialreform ist das Streben nach dem Wohlstand für alle. In diesem Sinne ist der Begriff Wohlfahrtsstaat richtig. Irrig aber ist die Erwartung — ich hörte sie sehr häufig —, daß es einen Versorgungsstaat geben kann, also daß der Staat jene Vorsorge übernehmen könnte, die letztlich nur aus der Leistungsfreude des einzelnen und aus seiner sittlichen und seiner sozialen Verpflichtung gegenüber dem Nächsten entspringen kann.

Die Wiedererweckung eines echten Gemeinschaftssinnes oder Solidarismus — wenn Ihnen dieses Wort geläufiger ist — ist die Voraussetzung für eine neue Sozial- und Gesellschaftsordnung, und sehr deutlich wird auch in dem Hirtenbrief darauf verwiesen, daß Gesetze nicht nach dem Wohle einer Partei, sondern nach dem Wohle des Volkes auszurichten sind. *(Abg. Wilhelmine Moik: Sehr richtig!)* Ja, auch diesbezüglich ist ein Hinweis nicht ganz von der Hand zu weisen.

In mancher Beziehung habe ich das Gefühl, daß die parlamentarische Tätigkeit etwas eingeengt ist und daher die Möglichkeit der Mitarbeit an solchen Gesetzen, die dem gesamten Volk entsprechen, beschränkt wird. Aber diese Erscheinung ergibt sich ebenfalls aus der Struktur und gerade daraus, daß man vielfach, von dem realen Boden der Politik abgehend, alles nur im Blickfeld von Wahlen und letzten Endes nur im Blickfeld einer Machtverstärkung sieht; eine bedauerliche Erscheinung, die zum Teil das Parlament an jener objektiven und sachlichen Arbeit hindert, zu der es berufen ist und die es im Interesse des Volkes auch verrichten soll.

Diese Erscheinung ist zum Teil aber auch schuld daran, daß der Ausschuß für soziale Verwaltung sich nicht mit jener Sorgfalt Fragen zuwenden kann, die dringender Diskussion, dringender Beratung bedürfen, daß wir manchmal, wie beim ASVG., nur die Möglichkeit haben, in der kürzesten Zeit eine solch schwierige Materie zu beraten, und dem Gutachten des Hauptverbandes ausgeliefert sind, der ja in der Materie Partei und nicht

Versicherter ist, und daß es manchmal im Ministerium an dem Ausgleich der verschiedenen Gegensätze fehlt. Daß es da und dort zu einseitig gebunden sein mag, ist auch keine erfreuliche Erscheinung, und es wird auf die Dauer nicht möglich sein, daß das Ministerium nicht einen unparteiischen Schiedsrichter über den politischen Parteien und Interessengruppen darstellt, sondern sich häufig offenkundig lieber der Auffassung der Sozialistischen Partei anschließt als einer begründeten und richtigen Auffassung, die von unserer Seite kommt. Wir glauben daher auch, daß eine größere Objektivität und eine größere Sachlichkeit in der Beurteilung von Interessenfragen innerhalb dieses Ministeriums wünschenswert wäre, und wir wollen diesen Wunsch gerne an den Herrn Minister weiterleiten. Dadurch würde nicht nur eine objektive Prüfung sozialer Probleme gefördert, sondern es wäre auch möglich, manches im Interesse aller Kreise der Bevölkerung zu lösen und nicht nur einen Teil zu sehen.

Die Sozialpolitik stellt den Menschen in den Mittelpunkt ihrer Aufgaben, und sie wird sich dabei auch mit jener Erscheinung beschäftigen müssen, die man nunmehr als zweite industrielle Revolution bezeichnet, mit der Automatisierung.

Ich glaube, verehrte Damen und Herren, man soll in Österreich dieses Problem nicht überschätzen, man darf es aber auch nicht unterschätzen. Unsere betriebliche Struktur wird so große Investitionen, wie sie zum Beispiel Amerika durch betriebliche Forschungseinrichtungen und durch Aufstellung von Automaten verwirklichte, kaum in diesem Ausmaß nachholen können. Das sagt aber nicht, daß die Auswirkung der Konkurrenz auf dem Weltmarkt an uns spurlos vorübergehen wird und daß wir am Ende nicht gezwungen sein werden, durch menschliche Kraft und durch eigene Fähigkeiten den Kampf gegen die Auswirkung der Automation führen zu müssen.

Damit tritt die Frage der Berufsausbildung an uns heran, des richtigen Einsatzes auf dem Arbeitsplatz und die Frage der Modernisierung unserer Arbeitsstätten, vor allem aber der Klein- und Mittelbetriebe. Die Zukunft und das Wohl unserer arbeitenden Menschen liegt meiner persönlichen Ansicht nach nicht so sehr in den Großbetrieben als vielmehr in den kleineren Betriebsgemeinschaften.

Ist diese Auffassung richtig, dann muß die Existenz der Klein- und Mittelbetriebe in größerem Ausmaß gesichert werden. Ich habe das Gefühl, daß es nicht gut ist, daß heute in so entscheidender Form Großbetriebe und Banken das wirtschaftliche Feld beherrschen und dabei die viel größere Zahl der Klein- und Mittelbetriebe, die Landwirtschaft und die in diesen Betrieben beschäftigten Arbeiter und Angestellten oftmals benachteiligt werden, ja in manchen Belangen die größeren Betriebe auf Kosten der kleineren Gemeinschaften ihren Vorteil suchen. Das Zukunftsbild kann nicht so aussehen, daß am Ende in einigen Großbetrieben ein paar Automaten stehen, diese Betriebe die Klein- und Mittelbetriebe aufsaugen und der Staat sich aus Rentnern und aus Arbeitslosen zusammensetzt.

Hier treten ernste Probleme auf, denen man nicht achtlos gegenübertreten kann. Ich begrüße die Initiative des Instituts für Sozialpolitik und Sozialreform, welches auf seiner letzten Tagung die Frage der Automation in den Vordergrund stellte. Ich glaube aber auch, daß das Bundesministerium für soziale Verwaltung und andere zuständige Ministerien dieser Frage zeitgerecht die notwendige Aufmerksamkeit widmen sollten.

Ich bin auch der Auffassung, daß man ohne entsprechende Regelung der Berufsberatung und ohne Einflußnahme auf die Organisation des Arbeitsmarktes sein Auskommen nicht finden wird. Ich bedauere, daß es in manchen sehr dringenden Fragen zu keiner sachlichen Lösung kommt und daß Ihnen, meine Damen und Herren der Sozialistischen Partei, zum Schluß der parteipolitische Effekt immer wichtiger ist als der sachliche.

Das hat sich doch so typisch — wenn ich wieder nur ein Beispiel anführen darf — beim Bäckereiarbeiter-Schutzgesetz gezeigt. Wir haben gemeinsam hier im Haus das Gesetz beschlossen. Es war jedem klar, daß zur Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes der Stand der Arbeitsinspektoren erhöht werden muß. Ich will auf den Vorgang bei der Bestellung der Arbeitsinspektoren nicht eingehen und mich auch mit den Personen nicht beschäftigen. Ich stelle nur fest, daß alle für dieses Gebiet neu eingestellten Arbeitsinspektoren der Sozialistischen Partei angehören und daß es geradezu auf der Hand liegt, daß als Aufnahmebedingung der Nachweis der Zugehörigkeit zur Sozialistischen Partei erbracht werden mußte.

Verehrte Frauen und Männer! Es ist sehr schwierig, ein soziales Gesetz zu bejahen, dessen personalpolitische Auswirkung einseitig und nur von Ihnen ausgenützt wird. Und es gibt ja kaum ein sozialpolitisches Gesetz, das Sie als Sozialistische Partei in den letzten Jahren nicht als Ihren alleinigen Erfolg in Anspruch genommen haben, und die ganze soziale Verwaltung vom Betriebsrat über die Verwaltungskörper der Sozialversicherung bis zum Bundesministerium interessiert Sie, meine

Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, in erster Linie vom Standpunkt der Partei und der Personalpolitik aus und leider erst in zweiter Linie vom Standpunkt der Sache aus. Damit erweisen Sie der Sozialpolitik keinen guten Dienst, damit säen Sie Mißtrauen, damit gefährden Sie sachliche Beratungen. Und wenn die Österreichische Volkspartei dem Kapitel Soziale Verwaltung die Zustimmung gibt, so ist damit keine generelle Anerkennung für den Geist ausgesprochen, der bei manchen sozialen Einrichtungen vorhanden ist und gegen den wir im Interesse der freien Menschen und im Interesse der freien Arbeiter und Angestellten, die nicht Ihrer Partei angehören, immer und immer wieder auftreten werden, weil für uns die sozialen Einrichtungen keine Einrichtung der Sozialistischen Partei sind, sondern weil für uns die sozialen Einrichtungen der Menschen, und zwar aller Menschen wegen hier sind. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wir freuen uns aber auch, daß es im Rahmen dieses Kapitels ermöglicht wurde, zusätzliche Mittel für die Altersrentner und Kriegsopfer sicherzustellen. Wir wissen, daß damit noch nicht alle Wünsche befriedigt sind, aber die Öffentlichkeit wird verstehen, daß der Bundesminister für Finanzen den Rentnern mehr nützt, wenn er den inneren Wert, die Kaufkraft der Rente wahrt, als wenn er durch die Erfüllung optischer Forderungen ein unbedecktes Budget herbeiführt und wir so doch in die Inflation treiben.

Wir hoffen, daß es uns bald gelingen wird, den Selbständigen einen ruhigen Lebensabend auf gesetzlicher Basis zu sichern. Tausende von diesen Menschen stehen nicht aus eigener Schuld in ihren alten Tagen vor dem Nichts. Die Auswirkungen der Kriege haben ihre Ersparnisse aufgezehrt, und diese Menschen haben doch keine Möglichkeit mehr, sich eine neue Existenz aufzubauen. Hier ist eine soziale Not entstanden, und hier tritt auch die Verpflichtung des Staates ein, diesen Menschen zu helfen. Aber auch für uns muß es eine Ehrenpflicht sein, die Opfer, die diese Menschen in der Vergangenheit brachten, zu würdigen und in aufrichtiger Solidarität auch diesem Teil der Bevölkerung einen ruhigen Lebensabend zu ermöglichen.

So stehen wir, verehrte Frauen und Männer, vor manchen neuen Aufgaben, so haben wir die Verpflichtung, Bestehendes zu verbessern, den Weg zu ebnen für eine Form der Gesellschaft, die — und das ist unsere Überzeugung — im Christentum verwurzelt sein muß.

Es schien mir notwendig, beim Kapitel Soziale Verwaltung auch einige Grundsätze herauszustellen, nach welchen wir uns ausrichten und in welchen wir den Weg zu einer Reform der Gesellschaft sehen. Am Beginn unserer Zeitrechnung stehen die Worte: „Friede den Menschen auf Erden, die guten Willens sind!" Ohne Lösung der sozialen Fragen gibt es keinen Frieden der Welt, und es gibt keine Freiheit der Menschen, wenn man ihre Würde mißachtet und an Stelle einer gottgewollten Ordnung die des Widersachers setzt. So mögen alle, die guten Willens sind, mitwirken am Bau einer neuen Gesellschaftsordnung, an einer fortschrittlichen Sozialpolitik, an der Vermenschlichung einer fast unmenschlich gewordenen Umwelt.

Die Österreichische Volkspartei wird auf diesem Gebiet ihren mitbestimmenden Einfluß ausüben. Wir stimmen für das Kapitel Soziale Verwaltung, weil wir überzeugt sind, daß wir damit den Interessen unseres Volkes und darüber hinaus dem Frieden der ganzen Welt dienen. *(Lebhafter Beifall bei der Volkspartei.)*

Präsident: Als nächster Redner ist vorgemerkt der Herr Abgeordnete Horr. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Horr:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es ist doch notwendig, zu den Worten des Kollegen Altenburger wenigstens einiges zu sagen. Er spricht — ich möchte bei seinem Schluß beginnen — davon, daß es ganz einfach nicht möglich sei, wenn man nicht Sozialist ist, im Sozialministerium einen Arbeitsplatz als Arbeitsinspektor zu bekommen. Den Beweis dafür, wieso es nicht möglich sei, im Sozialministerium einen Arbeitsplatz zu bekommen, ist er uns schuldig geblieben. Aber ich kann Ihnen zu gleicher Zeit mitteilen, daß es in anderen Ministerien, die von Herren von der Österreichischen Volkspartei geführt werden, wie beispielsweise im Handelsministerium, anscheinend gang und gäbe ist, daß man dort über die Sektionschefs einzelnen Herren Zwang auferlegt, wenn sie pragmatisiert werden wollen, sodaß sich dann selbst Gerichte damit beschäftigen müssen. Ich empfehle unserem Kollegen Altenburger, daß seine Freunde, die hier nicht zu ihrem Arbeitsplatz gekommen sind, auch den Weg zum Gericht gehen, denn dann wird man das beweisen können. Aber Verdächtigungen auszusprechen, ohne dafür die notwendigen Unterlagen zu haben, das ist meiner Meinung nach unbedingt zurückzuweisen.

Er bringt darüber hinaus andere Verdächtigungen, er spricht davon, daß Sozialisten da und dort zu den Kommunisten übergetreten seien. Wahrscheinlich hat unser Freund Altenburger hier an Dobretsberger gedacht *(Zustimmung bei der SPÖ)*, als er

diese Worte ausgesprochen hat, denn sonst könnte es nicht sein, daß damit die Sozialisten gemeint sind und daß man hier, wie es bereits einige Male geschehen ist, die Sozialisten mit den Kommunisten in einen Topf wirft.

Noch kurz eine Sache, die Beschimpfung der verstaatlichten Industrie. Hier möchte ich nur folgendes sagen: Der Ordnungsruf des Herrn Präsidenten für den Herrn Abgeordneten Altenburger hat zur Genüge bewiesen, daß er die Frage sehr unsachlich behandelt hat. *(Abg. Dengler: Den Ordnungsruf hat er zu Unrecht bekommen!)* Ich denke nur an die ewige Kritik, die an den ebenfalls verstaatlichten Bundesbahnen geübt wird. Wenn man nur diese wenigen Tatsachen, die ich Ihnen hier mitgeteilt habe, berücksichtigt, dann, glaube ich, wird man erkennen können, daß hier eine gewisse Gehässigkeit gesprochen hat, daß aber niemals eine der Wahrheit entsprechende Darstellung, so wie wir es gerne wünschten, gegeben wurde. *(Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Zu einer Frage, die gestern der Abgeordnete Kandutsch ebenfalls angeführt hat, zur Frage der Wintermehrkosten. Hier glaube ich doch, daß sich der Herr Abgeordnete Kandutsch verrechnet hat, wenn er anführt, daß 15 bis 20 Prozent Wintermehrkosten bei der Bekämpfung der Winterarbeitslosigkeit auftreten. Das ist vielleicht richtig, wenn man einen Teil der Arbeit an einem Bau hernimmt, wenn man beispielsweise die Fassade putzt und es 10 oder mehr Grad Kälte hat. Da kann es möglich sein, daß man im Frühjahr Nacharbeiten durchführen muß. Wenn man aber berücksichtigt, daß man letzten Endes im gesamten Bauvolumen die besseren Zeiten mitrechnen muß, wenn man berücksichtigt, daß darüber hinaus bei den entsprechenden Geräten, die angeschafft werden, auch für mehrere nachfolgende Jahre die Möglichkeit besteht, sie bei bestimmten Arbeiten zu verwenden, dann kommt man auf einen bedeutend geringeren Prozentsatz.

Hohes Haus! Ich möchte mich aber heute hier bei dem Kapitel Soziale Verwaltung mit der schwierigen Lage der ASVG.-Kassen befassen. Als das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geschaffen wurde, wußten wir, daß bei den Krankenkassen gewisse finanzielle Schwierigkeiten auftreten werden, aber keiner hat angenommen, daß diese Schwierigkeiten so groß werden. Seit 1945 ist es heuer das erste Mal, daß die meisten Gebietskrankenkassen und darüber hinaus auch die Landwirtschaftskrankenkassen mit einem Defizit abschließen werden.

Der Staat hat diesen Krankenkassen eine Menge von Mehrbelastungen übertragen. Solange diese Kassen noch irgendwelche andere Mehreinnahmen hatten, konnten sie für diese Leistungen die nötigen Geldmittel aufbringen. Wenn wir an die Kriegshinterbliebenen denken, wenn wir daran denken, daß früher praktisch der Staat allein für die Hinterbliebenen aufkommen mußte und man nun im Rahmen des Gesetzes den Kassen die gesamte ärztliche Betreuung übertragen hat, dann ist das eine der Ursachen, warum diese Gebietskrankenkassen und die Landwirtschaftskrankenkassen defizitär gebaren.

Oder denken wir an die Rentner. Auch hier ist es für viele eine Selbstverständlichkeit, daß jeder, der lange gearbeitet hat, später in den Rentnerstand tritt und auch entsprechend gleichmäßig betreut wird. Aber für die Kassen, die mit ihrem Geld auskommen müssen, ist das ganz einfach unmöglich.

Hier möchte ich vor allem einige Kassen, die besonders stark betroffen sind, herausstreichen. Ich denke an die Wiener Gebietskrankenkasse, die einen Pflichtversichertenstand von rund 568.000 Pflichtversicherten hat, darunter aber einen Rentnerstand von 233.000 Personen, was 41 Prozent ihres Pflichtversichertenstandes ausmacht. Weiters hat sie 16.700 Kriegshinterbliebene zu betreuen. In Niederösterreich sind von 213.000 Pflichtversicherten allein 97.000, also nicht ganz 100.000, Rentner, was einen Prozentsatz von 45 Prozent ausmacht. Die Zahl der Kriegshinterbliebenen beträgt 25.000, das sind also 11 Prozent. Im Burgenland ist dieses Mißverhältnis besonders kraß. Im Sommer ist es so, daß, wenn sie gute Risken für die Kasse wären, 12.000 bis 14.000 Bauarbeiter aus dem Lande ziehen und die Vollbeiträge praktisch in einem anderen Bundesland leisten. Bei 18.000 Pflichtversicherten gibt es dort 12.000 Rentner, also 66 Prozent Rentner vom gesamten Versichertenstand der Kasse; es gibt 10.241 Kriegshinterbliebene, was einen Anteil von 56 Prozent ausmacht.

Diese Prozentzahlen allein beweisen schon, wie ungeheuer schwierig es gerade die Kassen im östlichen Teil Österreichs haben, insbesondere wenn man sie mit Vorarlberg vergleicht, wo bei 66.000 Pflichtversicherten nur 11.000 Rentner und nur 2400 Kriegshinterbliebene sind, also kaum 4 Prozent.

Aber bei diesem Kapitel muß ich auch an die erhöhte Übernahme von Spitalverpflegskosten denken. Es steht in Österreich noch immer ein vernünftiges Krankenanstaltengesetz aus, das endlich den Gemeinden eine Entlastung bringt und darüber hinaus den Krankenkassen die Möglichkeit gibt, vernünftige Beträge zu bezahlen. Wenn früher für den Arbeiter als Höchstausmaß der Geldleistungen

vier Wochen angenommen wurden und für die Angestellten sechs Wochen, so ist es heute Pflicht, für den Versicherten für 26 Wochen, die meistens auf 52 Wochen verdoppelt werden, und entsprechend, so wie es seit Jahren ist, für die Familienmitglieder für 26 Wochen die Spitalskosten zu übernehmen.

Aber ich möchte eigentlich auf ein besonderes Kapitel innerhalb der Krankenversicherung zurückgreifen, auf die Frage der Ärztehonorierung. Die Kassen stehen neuerlich vor schwierigen finanziellen Belastungen durch unsere Herren Ärzte. Durch das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz ist es notwendig geworden, ein neues Punktesystem zu schaffen, praktisch also ein neues Abrechnungssystem für die Herren Ärzte, und wenn man vielleicht glauben sollte, daß das erreicht wird, dann kann ich nur sagen: Die Herren Ärzte haben gar nicht den Willen, dieses Punktesystem zu bekommen. Sie wollen das alte Zettelsystem, das es heute gibt, weiter beibehalten. Daher wurde einmal eine Verlängerung des alten Systems um ein Jahr mit einer Erhöhung um 10 Prozent vereinbart.

Wenn immer von der Bescheidenheit gesprochen wird, die die Arbeiter an den Tag legen sollen, dann muß man sich einmal anhören, was die Herren Ärzte verlangen. Die neue Forderung geht auf 20 und 25 Prozent bei den Fach- und bei den praktischen Ärzten. 25 Prozent für Salzburg und Kärnten und 20 Prozent für sämtliche übrigen Länder Österreichs. Das ist aber nicht alles. Die Zahnärzte drängen auf eine weitere Erhöhung. Sie haben derzeit ein Minutenhonorar von zirka 48 Groschen, sie wollen aber ein Minutenhonorar von 88 Groschen. Das würde neuerlich eine Erhöhung um 30 bis 40 Prozent bedeuten. Nicht zuletzt wird gefordert, daß weitere 500 Ärzte in Vertrag genommen werden.

Meine Damen und Herren! Ich frage Sie: Wie kann die Krankenversicherung so etwas überhaupt noch bewältigen? Neuerliche Erhöhungen, die in die hunderte Millionen Schilling gehen, und diese Erhöhungen werden von der Österreichischen Ärztekammer als sehr, sehr bescheiden bezeichnet, und darüber hinaus sollen weitere 500 Ärzte eingestellt werden, obwohl nicht einmal die alten 500 Ärzte untergebracht werden konnten. Hier gibt es Schwierigkeiten, nicht etwa Schwierigkeiten seitens der Krankenkassen, sondern der Herr Bürgermeister, der Herr Vizebürgermeister, die Gemeinderäte, ja alle Fraktionen eines Betriebes marschieren meistens bei den Krankenkassen auf und erzählen: Bei uns ist es unmöglich, einen Arzt zusätzlich aufzunehmen, der Arzt, den wir haben, reicht uns sowieso mehr als genügend.

Wenn man das alles in Betracht zieht, dann ist es nicht schlecht, wenn man einmal auch kurz über die derzeitigen Ärztehonorare spricht. Ich möchte hier mit den Schillingbeträgen operieren und einen Vergleich mit den Bezügen der Bundesangestellten ziehen, weil das am besten verständlich ist.

Zwischen 1001 und 2000 S Monatseinkommen haben in Österreich 68.900 Bundesangestellte, bei den Vertragsärzten 318; bei den Bundesangestellten sind das 47 Prozent, bei den Vertragsärzten 6,4 Prozent. Zwischen 2001 und 3000 S haben 44.900 Bundesangestellte, das sind 30 Prozent; bei den Ärzten 360, das sind 7,3 Prozent. Zwischen 3001 und 4000 S haben 14.200 Bundesangestellte, 9 Prozent, bei den Vertragsärzten 477, das sind 9,6 Prozent. 4001 bis 5000 S haben 9100 Bundesangestellte, das sind 6 Prozent, und 588 Ärzte, das sind 11,9 Prozent; 5001 bis 6000 S haben 2586 Bundesangestellte, 1,7 Prozent, aber 610 Ärzte, 12,3 Prozent. Zwischen 6001 und 7000 S beziehen nur mehr 825 Bundesangestellte, gleich 0,5 Prozent, bei den Herren Ärzten 628, das sind 12,7 Prozent. Zwischen 7001 und 8000 S verdienen nur 625 Bundesangestellte, 0,4 Prozent, aber 519 Vertragsärzte, 10,5 Prozent. Zwischen 8000 und 9000 S haben 132 Bundesangestellte, 0,09 Prozent, und 470 Ärzte, 9,5 Prozent; zwischen 9000 und 10.000 S haben 128 Bundesangestellte, 0,08 Prozent, und 304 Vertragsärzte, 6,1 Prozent; über 10.000 S — das ist ja das Ziel, das die Ärzte immer vor sich haben — bekommen 198 Bundesangestellte, 0,13 Prozent, und 517 Ärzte, 10,5 Prozent.

Ich habe diese Zahlen nur angeführt, damit man endlich richtig erkennen kann, daß es den Ärzten gar nicht so schlecht geht, wie sie immer wieder behaupten. Aber ich sage: Wir würden ihnen trotzdem gerne noch viel, viel mehr Geld geben, wenn uns gesagt wird, wo überhaupt noch eine Möglichkeit existiert, Geld zu bekommen.

Aber betrachten Sie auch die Erhöhungen der Ärztehonorare. Ich nehme hier die niederösterreichischen ASVG.-Krankenkassen: Im Jahre 1952 sind in Niederösterreich die Ärztehonorare allein um 27 Prozent erhöht worden, und 14,8 Prozent betrug die Steigerung der Einnahmen. Bei der Landwirtschaftskrankenkasse ist die Einnahmensteigerung wahrscheinlich noch geringer. Im Jahre 1953 sind die Ärztehonorare um 17,6 Prozent erhöht worden, wir hatten eine Einnahmenerhöhung um 2,8 Prozent. Im Jahre 1954 sind die Honorare um 11,7 Prozent erhöht worden, und es sind um 10,7 Prozent mehr Einnahmen hereingekommen. Im Jahre 1955 betrug die

Erhöhung der Honorare 33,3 Prozent, und an Einnahmen sind um 29,2 Prozent mehr hereingekommen.

Wenn man die voraussichtlichen Einnahmen für das Jahr 1956 mit 2615 Millionen Schilling schätzt, dann wird das Gros davon für ärztliche Hilfe ausgegeben, nämlich 540 Millionen Schilling, für die Heilmittel 360 Millionen Schilling, für die Zahnbehandlungen und den Zahnersatz 170 Millionen Schilling, für die Anstalts- und Hauspflege 475 Millionen Schilling und für die Krankenunterstützung 580 Millionen Schilling. Der Rest dieses Geldes, der zirka 500 Millionen Schilling ausmacht, wird ausgegeben für die Mutterschaftsleistungen, für Heilbehelfe, für erweiterte Heilfürsorge, die hier besonders vom Herrn Abgeordneten Altenburger angeführt wurde — vorsorgen, nicht nachher helfen —, und darüber hinaus für Krankheitsverhütung, für Sterbegeld, Fahrtspesen, Transportkosten und für den Kontroll- und Verrechnungsaufwand. Und die Verwaltungskosten, was immer so stark angegriffen wird, belaufen sich im gesamtösterreichischen Durchschnitt auf insgesamt 5,2 Prozent. Man möge uns noch irgendwo eine Verwaltung mit diesem Umfang sagen, die mit 5,2 Prozent ihr Auslangen findet.

Aber ich möchte auch diese Erhöhungen, die hier gefordert werden, kurz berechnen und Ihnen sagen, was sie ausmachen. Allein die 20 und 25 Prozent machen 120 Millionen Schilling aus, die Zulassung weiterer 500 Ärzte, wie es gefordert wird, 30 Millionen Schilling. Das würde allein eine Erhöhung um insgesamt 28 Prozent bedeuten. Wenn wir noch die Zahnärzte und Dentisten dazurechnen, die ein Minutenhonorar von 88 Groschen fordern und die Erhöhung der Tarifsätze für den Zahnersatz, dann würde das allein 54 Millionen Schilling ausmachen. Und hier, muß ich sagen, wird es vielleicht so sein, daß mit Februar des kommenden Jahres kein Vertrag mehr zustandekommt, weil diese Forderung ganz einfach nicht erfüllt werden kann. Das würde die Leistungsfähigkeit der Sozialversicherung weit übersteigen.

Wenn wir an das Krankenanstaltengesetz denken, zu dessen Durchführung zum Teil Landesgesetze beschlossen wurden, wenn wir dabei gar nicht an die 90 Prozent, sondern nur daran denken, daß eine Erhöhung zwischen 10 und 12 Prozent wird stattfinden müssen, muß man neuerlich mit einer Erhöhung um zirka 48 bis 50 Millionen Schilling rechnen.

Bei den Kosten der Heilmittel ergeben sich ebenfalls Mehraufwendungen von rund 29 Millionen Schilling. Hier würde ich vor allem den Herrn Sozialminister bitten, daß er mit dem Handelsminister das Einvernehmen pflegt, damit man, wenn Grundstoffe für Arzneimittel eingeführt werden, doch nicht bei diesen Grundstoffen, also — im weitläufigen Sinne gesagt — bei der Gesundheit des Menschen Zölle erhöht. Das wäre eine Notwendigkeit, die auch der Herr Finanzminister, der Herr Handelsminister und der Herr Sozialminister berücksichtigen müßten.

Bei der Krankenunterstützung rechnen wir mit keiner Erhöhung.

Aber es ergibt sich, wenn wir noch die übrigen Ausgaben betrachten, neuerlich eine 6prozentige Erhöhung, die mit 30 Millionen Schilling wird angenommen werden müssen. Insgesamt werden sich also diese Erhöhungen, die jetzt gefordert werden und die zum Teil nicht mehr abgewendet werden können, auf 311 Millionen Schilling beziffern.

Beim ASVG. gibt es aber auch verschiedene Schwierigkeiten. Wenn ich dabei an die letzte Zulassung einer großen Anzahl von Ärzten denke, dann nicht deshalb, weil ein Krankenstand irgendwo eingeschränkt werden soll, sondern weil man erkennen muß, wie unwirtschaftlich es ist, wenn man, wie wir in Österreich, zu viele Ärzte in einem Lande hat.

Ich will nur einige Ziffern aus einem Bezirk Niederösterreichs über die Vorladungen zum Kontrollarzt bekanntgeben: Es hat beispielsweise in einem Bezirk in Baden ein Arzt 152 Personen zu diesem Kontrollarzt geschickt. Davon sind 59 überhaupt nicht erschienen, das sind allein 40 Prozent. Und von denen, die dorthin geschickt wurden, sind von dem Rest 79, das sind also 85 Prozent, sofort arbeitsfähig geschrieben worden. Das ist nur ein Beweis dafür, daß dann, wenn es zu viele Ärzte gibt, ganz einfach alles, was zu dem Arzt kommt, in den Krankenstand genommen wird. Ja selbst diese Prozentsätze sinken bei einzelnen Ärzten noch ab. Von 163 Patienten, die ein anderer Arzt zum Kontrollarzt geschickt hat, sind 87 überhaupt nicht erschienen und 73 wurden als arbeitsfähig erklärt. Die Zahl der wirklich Kranken sinkt bis auf 4 Prozent ab! Und da sollen neuerlich 500 Ärzte zugelassen werden! Das kostet Geld, das man sonstwo vernünftig verwenden könnte.

Durch das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz ist es einmal so, daß Regreßansprüche an die Ärzte nicht mehr gestellt werden können. Es können höchstens, wie man sagt, kollegiale Aussprachen von Arzt zu Arzt durchgeführt werden. Was dabei herauskommt, das können Sie sich ungefähr vorstellen.

Aber es haben auch hier bereits einige Herren von Verwaltungsreform gesprochen. Bei der Dezentralisation, die es heute in der Krankenversicherung gibt, könnte man trotzdem da und dort eine gewisse Verwaltungsreform durchführen. Ich denke nur an eine gemeinsame Kontrolle. Wenn also in einer Ortschaft ein Kranker der landwirtschaftlichen Krankenkasse und ein Kranker der Gebietskrankenkasse ist, dann kann es passieren, daß zwei Kontrollore am selben Tag in dieselbe Ortschaft fahren, und vielleicht nur aus politischen Gründen, weil einer ein Sozialist ist und der andere der ÖVP angehört, kann es hier zu keiner gemeinsamen Kontrolle kommen. Ich könnte darüber hinaus noch einige andere Beispiele anführen, aber ich denke auch an die Kassen, die nicht etwa von der ÖVP, sondern von den Sozialisten geführt werden. *(Abg. Dengler: Über dieses Beispiel können wir noch reden, Kollege Horr; du weißt ganz genau, warum wir die Kontrolle getrennt haben!)* Ich sage nur eines, daß es also so etwas gibt und daß so etwas durchgeführt wird. *(Abg. Dengler: Nein, nein!)* Diese Trennung erfolgte auch deshalb, weil man wollte, daß der eine oder andere Kontrollor einer anderen Fraktion angehört *(Widerspruch bei der ÖVP)*, und es hat nur diesen Streitpunkt gegeben.

Aber auch einige Worte über die Betriebskrankenkassen. Vielleicht gibt es sogar hier Vertreter, die in solchen Betrieben arbeiten. Ja ist es wirklich unmöglich, daran zu denken: Wenn man arbeitslos oder in der Rente ist, wenn man also wenig Beiträge bezahlt, dann wird man der Gebietskrankenkasse überwiesen. Wenn man aber arbeitet und eine gute Riske ist, das heißt mehr Beiträge zahlt, dann ist man bei der Betriebskrankenkasse. Ich sage nur: Hier gehört endlich Ordnung gemacht! Denn entsprechend ihrer Berufsgruppe und entsprechend ihrer Anzahl gehören diese Versicherten ebenfalls in einen Gesamtkassenverband hinein, damit nicht die guten Risken bei der Betriebskrankenkasse und die schlechten Risken bei den Gebietskrankenkassen sind.

Gestatten Sie mir auch einige Worte über die Rentnerbeiträge. Die Rentnerbeiträge, die in ihrem Prozentsatz jetzt von Gesetzes wegen geregelt sind, müssen neuerlich erhöht werden, und hier würde ich vor allem unsere Freunde in der Rentenversicherung bitten, daß sie selbst Berechnungen anstellen. In der Landwirtschaft ist eine Erhöhung von 6 auf 6,5 Prozent notwendig; bei der Gebietskrankenkasse ist eine Erhöhung von 7 auf 7,5 Prozent notwendig, es sei denn, daß man eine unterschiedliche Behandlung wünscht. Aber ich glaube, es wird keinen hier in diesem Hause geben, der eine unterschiedliche Behandlung der Rentner und der Beschäftigten wünscht. Allein eine kleine Kasse wie die Niederösterreichische Gebietskrankenkasse zahlt im Jahre 1956 fast 10 Millionen Schilling aus den Beiträgen der Pflichtversicherten für die Rentner drauf. Das macht insgesamt in Österreich den Betrag von 68 Millionen Schilling in diesem Jahre aus. Es ist ein Bekenntnis, das man ablegt, wenn man von einem Riskenausgleich spricht, und man muß auch daran denken, daß dieser Riskenausgleich unbedingt eingehalten werden muß.

Ich habe dann auch noch eine Bitte an den Herrn Sozialminister. Es ist so, daß bei der Berechnung des Krankengeldes ganz einfach die letzten vier Wochen als Grundlage genommen werden. Wir müssen aber daran denken, daß es Saisonarbeiter gibt, die unter Umständen in der Übergangszeit nicht die ganze Woche arbeiten können oder wegen Dunkelheit bedeutend früher aufhören müssen. Oder wenn ein Arbeiter krank wird, erfolgt die Berechnung nicht nach den Wochen der vollen Beschäftigung, sondern nach den letzten vier Wochen. Wenn einer nun das Pech hat, durch alle vier Wochen verkürzt zu arbeiten, dann werden die letzten vier Wochen zur Grundlage genommen. Man soll also bei einer Novellierung des Gesetzes dazu kommen, daß als Berechnungsgrundlage die letzten vier vollversicherten Wochen genommen werden, denn der jetzige Zustand bedeutet für den Saisonarbeiter eine starke Einbuße. Ich bin der Meinung, daß wir letzten Endes hier einen Riskenausgleich herbeiführen müssen. Wenn ein Arbeiter schon das Pech hat, weniger zu verdienen, so kommt dazu, wenn er krank wird, ein neuerliches Pech, indem er auch weniger Krankengeld bekommt, und das soll doch nicht sein.

Meine Damen und Herren! Ich habe Ihnen heute nur eine kleine Auslese von der Vielfalt der Arbeit in der Krankenversicherung vorgetragen. Ich habe nur eine Bitte, daß Sie auf Grund dieser kurzen Darlegungen Verständnis aufbringen für die schweren finanziellen Sorgen, die es innerhalb der österreichischen Krankenversicherung gibt. Die österreichische Krankenversicherung ist noch immer das Herzstück der österreichischen sozialen Sicherheit. Es ist notwendig, daß man das erkennt. Ich weiß, daß es besser und schöner ist, wenn man heute von der Erhöhung der Renten spricht, von schönen, großen Unfallkrankenhäusern, wo man gut behandelt wird, aber die Grundlage bleibt die Krankenversicherung. Und daher bitte ich alle, dieser ihr Augenmerk zuzuwenden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Ich erteile das Wort dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Abgeordneten Scheibenreif.

Abgeordneter **Scheibenreif:** Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Rahmen der Budgetverhandlung des Vorjahres hat die Österreichische Volkspartei einen Entschließungsantrag eingebracht, mit dem das Sozialministerium aufgefordert wurde, eine Regierungsvorlage vorzubereiten, um für die Selbständigen in der Land- und Forstwirtschaft eine Altersversicherung herbeizuführen. Das Sozialministerium ist diesem Antrag nachgekommen und hat eine Regierungsvorlage vorbereitet, womit eine Alterspension für die Selbständigen in der Land- und Forstwirtschaft und auch im Gewerbe festgelegt werden soll.

Soweit sich diese Regierungsvorlage auf die Landwirtschaft bezieht, muß ich leider feststellen, daß nach dieser Vorlage die Belastung für die Landwirtschaft eine derartige wäre, daß sich die Landwirtschaft mit dieser Regierungsvorlage nicht einverstanden erklären konnte. Es hat daher die Österreichische Volkspartei in der ersten Sitzung der heurigen Herbstsession einen Initiativantrag eingebracht — auch die gewerbliche Wirtschaft tat es —, worin festgelegt wird, wie sich die österreichische Bauernschaft eine Altersversicherung für ihre alten Leute, für die alten Bauern und Bäuerinnen vorstellt.

Ich war fest davon überzeugt, daß auf Grund dieses Initiativantrages die Verhandlungen möglichst bald eingeleitet werden, damit die österreichische Landwirtschaft ihren alten Bauern und Bäuerinnen ein schönes Christgeschenk geben kann. Nun muß ich aber feststellen, daß es zu Verhandlungen auf Grund dieses Initiativantrages bisher nicht gekommen ist. Ich bedaure dies und möchte neuerdings an die zuständigen Stellen, also an das Sozialministerium, aber auch an das Präsidium des Parlamentes die Bitte richten, daß dieser Antrag möglichst rasch in Behandlung genommen wird, damit dieser Antrag wenigstens mit Anfang des kommenden Jahres zum Gesetz erhoben und dann im Laufe des Jahres 1957 die beabsichtigte Berentung unserer alten Bauern und Bäuerinnen durchgeführt werden kann.

Der Antrag beinhaltet im allgemeinen die Versicherungszuständigkeit, beinhaltet aber auch, daß es sich hier um keine Fürsorgemaßnahme, sondern um eine gesetzliche Sozialversicherungspflicht handelt. In dem Antrag sind auch eine Anwartschaftszeit und die Leistungen vorgesehen. Es ist vor allem auch enthalten die Rentenhöhe, die pro Kopf der Versicherten mit 200 S festgelegt ist, also für das Ehepaar mit 400 S, und sie ist gestaffelt je nach der Anwartschaftszeit.

Die Bedeckung ist in diesem Antrag ebenfalls festgelegt. Es wird ein Beitrag von 100 Prozent des Grundsteuermeßbetrages in Aussicht genommen, also eine Umlage. Gerade diese Umlage beweist wieder die Solidarität des Bauernstandes und bringt einen sozialen Ausgleich zwischen den kleineren Besitzern, den größeren Besitzern und den Großbesitzern. Ferner ist ein Individualbeitrag der Versicherten von 100 S jährlich vorgesehen, wobei die Versicherungspflicht schon mit dem 20. Lebensjahr des Versicherten beginnen soll, und schließlich ein Staatsbeitrag in einer entsprechenden Höhe, damit eben die Leistungen für unsere alten Leute, für unsere alten Rentner erbracht werden können.

Ich möchte heute nicht auf die einzelnen Bestimmungen und auf die Details dieses Antrages eingehen, weil ich fest davon überzeugt bin, daß bei Behandlung dieses Antrages von der Möglichkeit, Stellung zu nehmen, noch recht ausgiebig Gebrauch gemacht werden kann. Ich möchte nur bitten, daß die Behandlung dieses Antrages möglichst bald erfolgt, damit wir nicht noch mehr in Verzug kommen.

Eine zweite Sache möchte ich hier auch kurz zur Sprache bringen, und das ist die Unfallversicherungspflicht der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und der Rotkreuz-Organisationen. Nach den derzeitigen Bestimmungen des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes sind alle Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, des Bergrettungsdienstes und des Roten Kreuzes unfallversicherungspflichtig.

Das war auch bisher der Fall. Dieser Personenkreis war bei der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt versichert. Sie haben dort zwar keinen Beitrag gezahlt, aber bei Unfällen wurden sie von dort versorgt und berentet. Nun aber besagt das ASVG., daß dieser Personenkreis weiterhin unfallversicherungspflichtig ist, und zwar bei der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, so wie bisher, daß aber für ihre Unfallversicherung entsprechende Beiträge eingehoben werden müssen.

Gegen diese Maßnahme, daß nunmehr Beiträge für diese Versicherungspflichtigen eingehoben werden sollen, haben selbstverständlich die Landesfeuerwehrkommandos entsprechend Stellung genommen. Denn wir wissen, daß der Dienst unserer Freiwilligen Feuerwehren ein freiwilliger ist und daß sie nicht nur Zeit und Geld für dieses, ich möchte sagen, Dienst-am-Nächsten-Üben opfern, sondern vielfach auch Gesundheit und selbst das

Leben. Und wenn dem so ist, soll man doch nicht so weit gehen, daß man für diesen freiwilligen Dienst, der jederzeit immer wieder in Anspruch genommen wird, auch noch Beiträge einhebt. Ich verweise auf den Fall von gestern, wo es leider Gottes einen ziemlich großen Brand in Grünbach am Schneeberg gab. Ich habe unsere Feuerwehren bewundert — ich selber habe das zuständige Postamt in Neunkirchen gebeten, man möge die Feuerwehr verständigen —, wie alle Feuerwehren ausgefahren sind und an das Rettungswerk gingen. Ich habe die Feuerwehren auch im heurigen Sommer bewundert, wo doch alle Feuerwehrmänner, soweit sie sich aus der Landwirtschaft rekrutieren, durch die Ernte in Anspruch genommen waren. Sie haben alles liegen und stehen lassen und haben bei einem Waldbrand durch ihr wackeres Eingreifen die schwersten Schäden verhindert.

Wir sehen also: Diese Leute sind jederzeit freiwillig bereit, nicht nur bei Feuersbrunst und Feuersgefahr, sondern auch bei Überschwemmungen und sonstigen Elementarereignissen einzugreifen. Das wissen wir alle miteinander. Und hier muß der Gesetzgeber Verständnis dafür aufbringen, daß man ihnen nicht noch Lasten auferlegt, und dafür eintreten, daß sie keine Beiträge zur Unfallversicherung zu bezahlen haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es haben daher noch am Tage der Gesetzwerdung des ASVG. Verhandlungen mit Vertretern der Landesfeuerwehrkommandos, insbesondere von Nieder- und Oberösterreich, mit den Klubobmännern Maleta von der ÖVP und Pittermann von der Sozialistischen Partei im Beisein des Generaldirektors des Hauptverbandes Melas und auch in meinem Beisein stattgefunden, wo den Landesfeuerwehrkommandanten mitgeteilt wurde, man werde auch in Zukunft von der Einhebung von Beiträgen für die Unfallversicherung Abstand nehmen.

Nun ist dem aber nicht so. Ich habe dann später leider erfahren müssen, daß sich die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt trotzdem mit dem Gedanken trägt, auf Grund der gesetzlichen Lage ihre Beiträge einzuziehen. Ich habe daher als Vertreter der Landwirtschaft und der landwirtschaftlichen Unfallversicherung mit der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt entsprechende Verhandlungen geführt, und wir sind zu dem Ergebnis gelangt, beziehungsweise war das der Vorschlag der Landwirtschaft, daß wir die Feuerwehrleute, soweit sie beruflich der Land- und Forstwirtschaft zugehören, eben in die landwirtschaftliche Unfallversicherung als Versicherte hinüberführen, wo sie ohne Beitrag unfallversichert sein sollen; im Versicherungsfalle erhalten sie dann auch die notwendige Berentung beziehungsweise das Heilverfahren von dort. Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt ist zwar noch auf dem Standpunkt gestanden, daß sie für den übrigen Personenkreis, soweit er nicht der Landwirtschaft angehört, von sich aus nicht die gleichen Verpflichtungen übernehmen könne. Ich habe aber gehört, daß bei der letzten Sektionsausschußsitzung des Hauptverbandes für die Unfallversicherung die Verhandlungen nunmehr so weit gediehen sind, daß meine Vorschläge von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt angenommen wurden, sodaß ich hoffe, daß die Feuerwehrleute aller Freiwilligen Feuerwehren, die Angehörigen des Bergrettungsdienstes und des Roten Kreuzes von einer Beitragszahlung für die Unfallversicherungsanstalt ausgenommen bleiben, dennoch aber den vollen Versicherungsschutz genießen werden. Nur stellt sich, glaube ich, diese Sektion des Hauptverbandes irrtümlich auf den Standpunkt, daß man diese Vereinbarung ohne gesetzliche Regelung durchführen könne, während unsere Versicherungsfachleute auf dem Standpunkt stehen, daß dies, da ja diese Bestimmungen im ASVG. niedergelegt sind, durch eine Novelle zum ASVG. erfolgen muß, und zwar zum § 28 beziehungsweise zum § 8, damit diese abgesprochenen Maßnahmen endlich einmal wirksam werden und nunmehr für die Freiwilligen Feuerwehren in allen Bundesländern Geltung erlangen.

Ich hatte auch das Vergnügen, in dieser Frage mit dem Präsidenten des Bundesfeuerwehrverbandes, dem Herrn Polizeipräsidenten Holaubek, zu verhandeln. Auch Herr Präsident Holaubek hat sich mit den Bestrebungen und Absichten in dieser Frage, so wie ich sie ihm vorgetragen habe, vollinhaltlich einverstanden erklärt.

Ich bitte daher das Bundesministerium für soziale Verwaltung, alles daranzusetzen, damit die Unfallversicherung der Freiwilligen Feuerwehren in möglichst kurzer Zeit durch eine entsprechende Novelle in dem Sinne geregelt werden kann, daß alle Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, soweit sie dem Berufsstand der Land- und Forstwirtschaft zugehören, den Versicherungsschutz von der Land- und Forstwirtschaftlichen Unfallversicherungsanstalt erfahren, während die allen übrigen Berufen Angehörenden weiterhin bei der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt bleiben und dort den Unfallversicherungsschutz genießen, ohne daß sie einen Beitrag bezahlen.

Ich darf aber auch noch kurz auf die Ausführungen des Kollegen Horr zurückkommen, in denen er das Krankenanstal-

tengesetz reklamiert, und darf darauf verweisen, daß durch zwei Grundsatzbestimmungen des § 189 Abs. 4 ASVG. im Zusammenhalt mit § 148 Z. 1 des ASVG. festgestellt wurde, daß auch die selbständigen Landwirte und deren Familienangehörige bei Anspruch auf Heilbehandlung nur in der allgemeinen Verpflegsklasse aufgenommen werden dürfen. Leider zeigen die bisherigen Erfahrungen, daß selbständige Landwirte und deren Familienangehörige, wenn sie einer Heilbehandlung bedürfen, nicht in die allgemeine Verpflegsklasse aufgenommen werden, sondern sofort in die zweite Verpflegsklasse eingewiesen werden. Das ist ein Unrecht, und gegen dieses Unrecht muß man sich selbstverständlich zur Wehr setzen. Ich bitte daher, daß in das kommende Krankenanstaltengesetz ein Passus beziehungsweise Bestimmungen aufgenommen werden, die mit diesem Unfug endlich einmal aufräumen.

Sie wissen, daß die Struktur gerade der österreichischen Landwirtschaft derart ist, daß es mehr klein- und mittelbäuerliche als Großbetriebe gibt, aber es ist leider festzustellen, daß die Landwirte in den meisten Fällen bei der Übernahme in ein Krankenhaus in die zweite Verpflegsklasse eingewiesen werden. Ich selber mußte schon wiederholt intervenieren — nicht nur in meinem Gebiet, sondern darüber hinaus infolge meiner Funktion in der Sozialversicherung überhaupt —, damit solche Dinge abgestellt werden. Ich darf daher von dieser Stelle aus höflichst bitten, daß diese Frage mit dem Krankenanstaltengesetz endgültig geklärt wird, damit man nicht immer wieder intervenieren muß, daß auch der Landwirt, der selbständige Bauer und seine Familienangehörigen Anspruch auf die allgemeine Verpflegsklasse haben. Wer sich eine höhere Verpflegsklasse leisten kann, dem sei dies offen und freigestellt, und niemand wird jemals etwas dagegen sagen, aber man kann nicht von Haus aus alle dazu zwingen.

Dann noch ein kurzes Wort zu den Ausführungen des Kollegen Uhlir von gestern. Ich war leider gestern nicht hier, konnte daher die Ausführungen des Kollegen Uhlir nicht hören, aber es wurde mir gesagt, daß er gestern im Hinblick auf die Verhältnisse in der Lungenheilstätte in Laab am Walde so ähnlich argumentiert hat wie im Finanz- und Budgetausschuß, als das Kapitel Soziale Verwaltung behandelt wurde. Ich habe damals den Kollegen Uhlir loyalerweise darauf aufmerksam gemacht, was mir der Herr Bezirkshauptmann von Mödling, Herr Dr. Holzapfel, mitgeteilt hat, als ich ihm die Ausführungen des Kollegen Uhlir zur Kenntnis brachte, und zwar war es zufällig bei der Leopoldifeier draußen in ... *(Abg. Dr. Gorbach: Klosterneuburg!)* Ja, daß man sich nur richtig erinnert, es war in Klosterneuburg. Dort habe ich ihm den Sachverhalt mitgeteilt, worauf er mir gesagt hat, er werde mir das noch schriftlich übermitteln. Nicht er habe interveniert, daß die Patienten aus der Lungenheilstätte in Laab am Walde nicht in die Gaststätten und öffentlichen Lokale gehen sollen, weil die Bevölkerung draußen Anstoß daran nimmt, vor allem deshalb, weil die Gläser, die die Patienten in den Gaststätten benützen, nicht gesondert verwendet werden, sondern der Professor der dortigen Lungenheilstätte hätte den Herrn Bezirkshauptmann gebeten, er möge intervenieren, weil er nicht durchdringen kann. Ich habe dies dem Herrn Kollegen Uhlir daher in loyaler und freundschaftlicher Weise mitgeteilt und ihn gebeten — da sich ja der Herr Bezirkshauptmann von Mödling selber hier nicht zum Wort melden und die Sache richtigstellen kann —, er, der Kollege Uhlir, möge es selber tun, weil es ja nicht angeht, daß man über verdiente Beamte, sagen wir, Dinge auftischt, die nicht richtig sind. Ich hoffe aber, daß Kollege Uhlir dies nicht neuerlich behauptet wie im ersten Fall. Bitte ich muß hier feststellen, daß ich es wirklich nicht weiß: Hat der Herr Professor der dortigen Lungenheilstätte, auf den sich der Kollege Uhlir beruft, recht, oder hat der Herr Bezirkshauptmann recht? Das kann ich momentan nicht feststellen. Trotzdem werde ich den Herrn Bezirkshauptmann — der soll ja doch wissen, was hier im Hohen Haus über ihn gesprochen wird — noch einmal informieren und noch einmal erheben lassen, wie sich die Dinge wirklich zugetragen haben, weil ich wirklich großen Wert darauf lege, daß, wenn in diesem Hause über öffentliche Beamte, wie in diesem Fall also über einen Bezirkshauptmann, gesprochen wird, so gesprochen wird, daß die Dinge mit der Wahrheit voll übereinstimmen.

Ansonsten, meine sehr verehrten Damen und Herren, Hohes Haus, möchte ich noch einmal herzlichst gebeten haben, daß die Frage der Altersversicherung für die Selbständigen in der Land- und Forstwirtschaft so rasch behandelt wird, daß wir damit rechnen können, daß die Anträge, die von unserer Seite gestellt wurden, wenigstens in den ersten Monaten des kommenden Jahres endlich zum Gesetz erhoben werden, sodaß auch die alten Leute in der Land- und Forstwirtschaft, die ja gewiß abgerackert genug sind, endlich einmal für ihre alten Tage eine entsprechende Zusatzrente bekommen, die ihnen ohne Zweifel gebührt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Der nächste vorgemerkte Redner ist der Herr Abgeordnete Dengler. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Dengler:** Hohes Haus! Ich könnte eigentlich nur vieles wiederholen, was der Herr Kollege Horr hier über die Krankenversicherung, über die derzeitigen Verhältnisse und über die Forderungen verschiedener Kräfte — früher einmal haben sie „Heilgehilfen" geheißen, jetzt ist ein besseres Wort dafür gefunden worden — gesagt hat. Ich verstehe aber jetzt erst eine Bemerkung, die er in der Früh gemacht hat, und diese Bemerkung zwingt mich, daß ich zu seinen Ausführungen kurz Stellung nehme.

Als Obmann der zweitgrößten Krankenkasse in Niederösterreich, als Obmann der Niederösterreichischen Landwirtschaftskrankenkasse könnte ich natürlich auch manches ergänzen. Ich könnte zum Beispiel sagen, was er angedeutet hat, daß die landwirtschaftliche Krankenversicherung in einem noch stärkeren Maße von den verschiedenen Forderungen betroffen ist und durchaus in keiner beneidenswerten Situation ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hohes Haus! Was haben aber alle diese Fragen, die Kollege Horr angeschnitten hat, mit der Kontrolle zu tun gehabt? Das ist eine interne Angelegenheit zwischen zwei niederösterreichischen Krankenkassen. Da ich aber persönlich davon betroffen bin, weil ich ja die Trennung der Kontrolle im Jahre 1948 herbeigeführt habe, muß ich doch erklären, warum das so war und warum es so gemacht wurde. Wenn er dazu gemeint hat, er könne sich nur vorstellen — so wenigstens habe ich es in Erinnerung —, das hätte irgendeinen politischen Hintergrund gehabt, so muß ich dagegen sagen, daß das nicht stimmt; das stimmt höchstens bis zum Jahre 1948. Ich habe bei Übernahme der Leitung der Krankenkasse 14 Kontrollore vorgefunden. Ich war zunächst an und für sich an ihrer politischen Zugehörigkeit nicht interessiert, ich habe deshalb auch gar nicht viel herumgefragt, weil ich ohnehin gewußt habe, daß sie mit Ausnahme von zwei durchwegs sozialistisch organisiert, also sozialistische Parteianhänger sind. Die Trennung der Kontrolle hat nicht zu dem Zweck stattgefunden, etwa mehr ÖVP-Kontrollore oder ÖAAB-Kontrollore anzustellen, sondern der Kollege Horr weiß ganz genau, warum wir das durchgeführt haben. Es war auch nicht ein Mißtrauen gegenüber der Gebietskrankenkasse, aber die Verhältnisse bei der Gebietskrankenkasse und der Landwirtschaftskrankenkasse liegen nun einmal verschieden. Unseren Hauptstock an Mitgliedern stellen die Dörfer, den Hauptstock der Mitglieder der Gebietskrankenkasse stellen aber die Städte, Märkte und Industrieorte, sodaß wir an einer Kontrolle auf dem flachen Lande, also in den Dörfern, interessiert sind, während die Gebietskrankenkasse an den dichter besiedelten Gebieten interessiert ist, wo eben sie ihre Mitglieder hat. Das ist doch eine Selbstverständlichkeit.

Aber, meine sehr verehrten Freunde, dazu noch etwas anderes. Von diesen 14 Kontrolloren ist kein einziger mehr bei der Gebietskrankenkasse, sondern sie sind alle bei der Landwirtschaftskrankenkasse verblieben. Kein Haar wurde ihnen gekrümmt, und ich nehme an, daß sie heute noch brave und treue Anhänger des Kollegen Horr und seiner Partei sind. Ich frage nicht darnach. Daß wir die neuen Kontrollore aber auch aus unseren Kreisen genommen haben — ja, ich bin halt ein alter Hase, das werden Sie mir hoffentlich nicht übelnehmen, einiges an Personalpolitik habe ich doch auch von Ihnen gelernt *(Heiterkeit)* —, das ist aber schließlich, glaube ich, überhaupt selbstverständlich. Daß ich aber im Verhältnis zwei zu eins, also ungefähr nach jenem Schlüssel, wie er in der Landwirtschaftskrankenkasse im Vorstand und auch in der Niederösterreichischen Landarbeiterkammer vorhanden ist, gehandelt habe, das, meine sehr verehrten Kollegen, wäre, so glaube ich, beinahe eine Bestätigung dafür, daß wir in manchen Dingen eine sozialere Personalpolitik betreiben als Sie.

Doch darüber will ich nicht mehr reden, sondern Ihnen zum Schluß nur noch folgendes sagen: Wenn die Kontrolle bis zum Jahre 1948 gemeinsam von der Gebietskrankenkasse und von der Landwirtschaftskrankenkasse ausgeübt wurde, so hat das vielleicht seinen Grund darin gehabt, daß uns die Umbruchszeit der Jahre 1945, 1946 und 1947 zum Teil dazu gezwungen hat; letzten Endes aber war im Jahre 1948 eine andere Situation, und so mußte ich trachten, daß die Landwirtschaftskrankenkasse von Niederösterreich ein eigenes Organ bekommt, mit dem sie eben die Verbindung zwischen der Kassenleitung und den Mitgliedern und Arbeitgebern herstellen kann. *(Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.)*

Die Gebietskrankenkasse hat 24 Kreisstellen im Lande Niederösterreich, die Verbindung ist also sowieso gegeben. Wenn Sie mich jetzt fragen, wie viele Kreisstellenleiter aus dem ÖAAB sind, so kann ich Ihnen darauf nur antworten: kein einziger! Die Niederösterreichische Landwirtschaftskrankenkasse hat ungefähr 22 Kontrollore. Die sind unsere Verbindungsorgane zu den

Mitgliedern, wie ich schon gesagt habe. Das ist der nackte Tatbestand. Kollege Horr ist leider nicht da, vielleicht hört er mich irgendwo. Warum mußte das vorgebracht werden in einer Zeit, wo — das war doch sein Appell! — die Krankenkassen eigentlich zusammenstehen sollten?

Ich muß aber noch hinzufügen, daß wir wahrscheinlich ebenfalls mit den Ärzten, abgesehen von den laufenden Verhandlungen, in keine sehr angenehme Situation kommen werden, wenn, wie es im Ärztefachblatt ganz offen heißt, etwa daran gedacht wäre, die Begünstigungen, die die selbständigen Arbeitgeber in der Landwirtschaft haben, irgendwie dadurch unmöglich zu machen, daß man sie gesondert behandeln oder frei behandeln will oder wie diese schönen Forderungen alle heißen.

Ich möchte hier ganz offen aussprechen — schließlich und endlich stamme ich aus der Landwirtschaft und kenne die Verhältnisse —: Wir werden abwarten, welche Vorschläge uns die Herren von drüben machen. Aber eins steht fest: Wir werden diesen kleinen Vorteil, den das ASVG. auch den kleinen Landwirten bringt, auf keinen Fall wertlos machen lassen durch Forderungen der Herren Ärzte, die noch dazu — auch das sage ich ganz offen — nicht berechtigt sind. Die Landwirtschaftskrankenkasse hat keinen besonders großen Stand an Selbstversicherten. Ich hoffe aber, daß er größer wird. Er wird bestimmt größer werden. Wenn die Herren Ärzte jetzt glauben, daß sie mit uns einen frischfröhlichen Kampf aufnehmen können — vielleicht halten sie uns dabei für den Schwächeren —, so wird es sich erweisen, ob wir die Schwächeren sind. Es wird sich auch erweisen, ob der Solidarismus innerhalb des Hauptverbandes, aber auch innerhalb der Krankenkassen unseres Landes so stark ist, daß die Gebietskrankenkassenvertreter beziehungsweise daß auch Freund Horr als Vorsitzender der niederösterreichischen Arbeitsgemeinschaften erkennt — und wenn er es nicht erkennen sollte, so sage ich es ihm hier —, daß wir an der Selbständigkeit und an der Eigenständigkeit der landwirtschaftlichen Krankenversicherung auch dann festhalten werden, wenn uns der Sozialversicherungs-Eintopf noch so appetitlich serviert würde.

Freund Uhlir und alle, die im Hauptverband und in der Rentenversicherung tonangebend sind, nehmen Sie zur Kenntnis: Die landwirtschaftliche Krankenkasse und die Krankenversicherung sind auch noch da und werden für die Erhaltung ihrer eigenen Existenz jene Mittel einsetzen, die sie als notwendig empfinden, um die sowieso stark benachteiligten landwirtschaftlichen Arbeitnehmer vor bestimmten Gefahren zu beschützen. Mehr wollte ich dazu nicht sagen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Spezialdebatte über diese Gruppe ist damit geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet.

Damit ist die Aussprache über die Gruppe VII beendet.

Gruppe X

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft
Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt
Kapitel 29: Eisenbahnen

Präsident **Böhm:** Wir kommen nunmehr in der Spezialdebatte zur Gruppe X.

Spezialberichterstatter für diese Gruppe ist der Herr Abgeordnete Aigner. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatter **Aigner:** Hohes Haus! Zur Gruppe X gehören Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Im Bundesvoranschlag für 1957 sind an persönlichen Ausgaben für das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 64,9 Millionen Schilling vorgesehen. In diesem Betrag ist der Aufwand der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung mit 12,2 und für die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen mit 44,4 Millionen Schilling inbegriffen. Der Sachaufwand wurde mit 9,7 Millionen Schilling veranschlagt. Die Gesamtausgaben belaufen sich auf 74,6 Millionen Schilling.

Diesem Aufwand stehen Einnahmen in der Höhe von 1 Million Schilling gegenüber.

Trotz des um 2 Prozent verminderten Aufwandes für die Personalkredite ergibt sich ein Mehrerfordernis, das im wesentlichen auf die ganzjährige Auswirkung der Bezugsregelungen aus dem Jahre 1956 zurückzuführen ist. Dieses Mehrerfordernis an Personalkosten scheint in den übrigen Kapiteln und Titeln immer wieder auf.

Titel 2: Schiffahrt. Die Mehreinnahmen in den Voranschlägen 1956 und 1957 sind durch Eingänge des 4prozentigen Anteiles an den Hafeneinnahmen Linz sowie durch erhöhte Eingänge aus Schiffsmieten bedingt.

Für den Neubau von im Bundeseigentum verbleibenden Donauschiffen sind in der außerordentlichen Gebarung 9 Millionen Schilling bestimmt.

Der Abschluß des Staatsvertrages ermöglicht der österreichischen Donauschiffahrt nunmehr die Aufnahme des Verkehrs bis zur Donaumündung. Soll die österreichische Donauschiffahrt das erwartete Transportsubstrat bewältigen können, ist die Fortsetzung des in den beiden Vorjahren begonnenen Schiffbauprogramms notwendig.

Titel 3: Zivilluftverkehr. Die erhebliche Steigerung beim Sachaufwand im Voranschlag 1957 gegenüber 1956 ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, daß Österreich den internationalen Flugsicherungsstandard noch nicht erreicht hat, sondern auch aus dem Umstande, daß dieser Standard infolge der Modernisierung der Luftfahrzeuge in ständiger Weiterentwicklung begriffen ist.

Der Flugsicherungsdienst, der in Österreich, wie dies fast in allen Staaten der Welt der Fall ist, von staatlichen Dienststellen zum Zwecke der Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr durchgeführt wird, ist für die Benützer kostenlos.

Im Eventualvoranschlag sind bei Kapitel 24 im ersten Rang Ausgaben in der Höhe von 7,9 Millionen Schilling, im dritten Rang 53 Millionen Schilling, zusammen 60,9 Millionen Schilling veranschlagt.

Die Gesamtausgaben bei Kapitel 24 Titel 1 bis 5 werden bei den persönlichen Ausgaben mit 73,9 Millionen Schilling, bei den Sachausgaben mit 60,7 Millionen Schilling, zusammen mit 134,6 Millionen Schilling angenommen.

In der außerordentlichen Gebarung sind 16 Millionen Schilling beim Sachaufwand vorgesehen.

Die Ausgaben in der ordentlichen und in der außerordentlichen Gebarung wurden mit 150,7 Millionen Schilling veranschlagt.

Kapitel 28: Bundesbetriebe, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt. Die Ausgaben sind in der ordentlichen Gebarung mit 2457,4 Millionen Schilling veranschlagt. Von dieser Ausgabensumme entfallen 1101,9 Millionen Schilling auf den Aktivitätsaufwand, 491,3 Millionen Schilling auf den Pensionsaufwand, somit rund 1593,3 Millionen Schilling auf den Gesamtpersonalaufwand.

Der Sachaufwand beträgt 678,6 Millionen Schilling für Betriebsausgaben und 185,5 Millionen Schilling für den Rundfunk.

Die Summe der sachlichen Ausgaben beträgt somit in der ordentlichen Gebarung 864,1 Millionen Schilling.

In der außerordentlichen Gebarung sind 109,5 Millionen Schilling für die Fortführung der Automatisierung und 16 Millionen Schilling für sonstige Investitionen vorgesehen.

Die Gesamtausgaben in der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung betragen rund 2582,9 Millionen Schilling.

Diesen Ausgaben stehen Einnahmen in der Höhe von 2284,9 Millionen Schilling gegenüber. Davon entfallen 2135,4 Millionen Schilling auf Betriebseinnahmen und 149,5 Millionen Schilling auf Rundfunkeinnahmen.

Im Bundesfinanzgesetz wird ein kassamäßiger Betriebsabgang von 136,5 Millionen Schilling in der ordentlichen Gebarung angenommen, dem 36 Millionen Schilling Mehrausgaben für den Rundfunk und die Ausgaben in der außerordentlichen Gebarung von 125,5 Millionen Schilling zuzurechnen sind.

Der kassamäßige Gesamtabgang beträgt demnach 298 Millionen Schilling.

Der erhöhte Personalaufwand im Bundesvoranschlag 1957 erwächst durch die ganzjährige Auswirkung des Gehaltsgesetzes 1956 und der Vertragsbediensteten-Bezugszuschlagsverordnung 1956, ferner durch die Neufestsetzung der pensionsrechtlichen Stellung der Pensionsparteien auf Grund der Gehaltsüberleitungsgesetz-Novelle 1956 sowie durch die Auswirkungen der 1. Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz.

Die erhebliche Kürzung bei den Anlagenkrediten hat zur Folge, daß die für 1957 beabsichtigten Vorhaben für die Verbesserung der Betriebseinrichtungen sowie Rationalisierungsmaßnahmen durch technischen Fortschritt abermals hinausgeschoben worden sind.

Da schon im Vorjahr die Kredite des Sachaufwandes unzureichend waren, konnten Neuanschaffungen größeren Ausmaßes nur zum geringsten Teil vorgenommen werden. Aus diesem Grunde ergaben sich umfangreiche und relativ kostspielige Instandhaltungen.

Für die Automatisierung stehen im Rahmen des Normalvoranschlages lediglich 109,5 Millionen Schilling und für den Hochbau der Bahnpostämter Wien 101 und Wien 76 16 Millionen Schilling zur Verfügung.

Die Verkehrsabwicklung der Post- und Telegraphenanstalt ist aus dem Bericht ersichtlich, sodaß ich mir Einzelheiten darüber ersparen kann.

Die Mittel des Normalvoranschlages werden für die Fortsetzung der im Langfristigen Investitionsprogramm der Bundesregierung vorgesehenen Investitionen zur Automatisierung des öffentlichen Fernsprechnetzes benötigt. Im besonderen ist für die Fertigstellung der bereits begonnenen Auslegung des Netz-

gruppenkabels und für die Ausgestaltung der Ortsnetze Bad Ischl, Graz, Köflach, Steyr und Voitsberg vorgesorgt.

Aus den gleichen Mitteln soll die notwendige Ausgestaltung des Ortsnetzes Wien anläßlich des Umbaues der Wiener Wählerämter vorgenommen werden.

Im Eventualbudget sind im ersten Rang Aufwendungen in der Höhe von 47 Millionen Schilling, im dritten Rang solche von 40 Millionen Schilling veranschlagt.

Kapitel 29: Eisenbahnen, Titel 1: Österreichische Bundesbahnen. Der Aufwand für aktive Bedienstete beträgt 2258,1 Millionen Schilling, für Ruhe- und Versorgungsgenüsse 1693,2 Millionen Schilling, der Sachaufwand 1967,1 Millionen Schilling.

Die Gesamtbetriebsausgaben betragen 5918,4 Millionen Schilling.

Diesen Ausgaben stehen Einnahmen in der Höhe von 4610,9 Millionen Schilling gegenüber.

Der Betriebsabgang ist mit 1307,5 Millionen Schilling veranschlagt. Die Steigerung des Aktivitätsaufwandes sowie der erhöhte Pensionsaufwand gegenüber dem Voranschlag 1956 sind auf gesetzliche Maßnahmen zurückzuführen.

Der Personalstand ist gegenüber 1956 um 1378 verringert. Er setzt sich zusammen aus 61.141 Beamten, 205 Angestellten und 6221 ständigen Arbeitern. Außerhalb des Personalstandes werden 6439, das ist um 131 weniger als im Jahre 1956, beschäftigt.

Der Stand an Ruhe- und Versorgungsgenußempfängern ist mit 88.348 angenommen.

Der Sachaufwand ist gegenüber dem Voranschlag 1956 um 46,6 Millionen Schilling niedriger. Er verteilt sich auf Anlagen 233,5 Millionen Schilling, Förderungsausgaben 55,5 Millionen Schilling, Aufwandskredite 346,2 Millionen Schilling, Regieaufwand und sonstige Aufwandskredite 1331,9 Millionen Schilling.

Die Einnahmen sind gegenüber 1956 um 45,4 Millionen Schilling höher veranschlagt.

Durch die 50prozentige Reduktion der für 1957 im Langfristigen Investitionsprogramm des Bundes vorgesehenen Jahresquote können sowohl die Elektrifizierungsarbeiten als auch die bereits begonnenen Großinvestitionsvorhaben nur in weitgehend eingeschränktem Ausmaße fortgeführt werden.

Bei der Elektrifizierung sind neben Fortsetzungsarbeiten noch Zahlungen für bereits bestellte elektrische Triebfahrzeuge vorgesehen.

Mit den für sonstige Investitionen verbleibenden Krediten können im allgemeinen nur die Fortsetzungsbauten im beschränkten Umfange weitergeführt oder einzelne Vorhaben begonnen werden.

Auf dem Fahrparksektor reichen die vorgesehenen Investitionsmittel allenfalls zur Bedeckung der bereits eingegangenen Verpflichtungen aus.

Für die betriebsnotwendige Fortsetzung des Fahrparkbeschaffungsprogrammes in dringendstem Umfang ist jedoch keinerlei Vorsorge enthalten.

Titel 2: Südbahn. Für Leistungen an die Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft und für Leistungen an den Obligationsfonds war für 1957 nichts zu veranschlagen, da die zur Regelung dieser Frage vorgesehene internationale Konferenz bisher noch nicht zusammengetreten ist.

Titel 3: Begünstigungen für Lokalbahnen. Der veranschlagte Kredit in der Höhe von 4 Millionen Schilling dient der Erfüllung von Verpflichtungen gegenüber der Sulmtalbahn AG. und der Unterstützung von Privatbahnen auf Grund des Privatbahnbegünstigungsgesetzes.

Namens des Finanz- und Budgetausschusses stelle ich den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1), und dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/11), des Bundesvoranschlages für das Jahr 1957 (79 der Beilagen) einschließlich der zu diesen Budgetteilen im Eventualvoranschlag vorgesehenen Ansätze wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Präsident **Böhm:** Wir kommen zur Debatte. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Koplenig.

Abgeordneter **Koplenig:** Meine Damen und Herren! Der Budgetabschnitt, der jetzt zur Behandlung steht, betrifft die beiden größten Betriebe Österreichs, die Bundesbahn und die Post, sowie die Elektrizitätswirtschaft. Er ist ein Teil des Voranschlages, der das tägliche Leben aller Staatsbürger berührt, denn sowohl der elektrische Strom wie die Dienste von Post und Bundesbahn gehören heute zu den Selbstverständlichkeiten des täglichen Lebens.

Aber diese Selbstverständlichkeiten kosten Geld, denn sie müssen ausgebaut und auf dem Stand der modernen Technik gehalten werden. Insbesondere die Bundesbahnen, die noch immer das entscheidende Verkehrsmittel in Österreich sind und sicherlich noch lange bleiben werden, müssen ständig erneuert und modernisiert werden. Sie stellen nicht nur

das wichtigste Transportmittel dar, sondern sie sind auch ein wichtiges Werkzeug des Fremdenverkehrs.

Daß sich gerade auf diesen Gebieten die radikale Kürzung des Sachaufwandes sehr gefährlich auswirken muß, wird von keiner Seite bestritten. Es ist das auch vom Ressortminister bei der Behandlung dieses Punktes im Budgetausschuß nachdrücklichst unterstrichen worden.

Es ist unter dem Finanzminister Kamitz Brauch geworden, an die Betriebe des öffentlichen Dienstes mit den Maßstäben des Buchhalters heranzugehen und uns vorzurechnen, daß Post und Eisenbahn keinen Gewinn abwerfen. Es wird geradezu behauptet, daß die Bundesbahnen Ursachen des Defizits im Staatshaushalt sind, und immer wieder wird hier nach einem Sparkommissär gerufen, um die Bundesbahnen rentabel zu machen. Dabei wird die Tatsache vollkommen übersehen, daß die Bundesbahnen ja nicht einfach irgendein kaufmännisches Unternehmen sind, sondern wichtige Dienste für die Gesamtheit zu leisten haben. Sie dienen allen Betrieben durch den Transport ihrer Waren, sie betreiben nicht nur die rentablen Hauptstrecken, sondern auch Nebenstrecken, die naturgemäß keinen Gewinn abwerfen können, und sie sind mit einer Reihe von Diensten belastet, die sie im allgemeinen Interesse aufrechterhalten müssen. Dazu kommt noch, daß sie alle ihre Einrichtungen, einschließlich des gesamten Schienenweges, aus eigenem erhalten müssen.

Man kann daher an die Frage der Bundesbahn und sicherlich auch der Post nicht einfach von der Seite der Gewinn- und Verlustrechnung herangehen, sondern von der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser beiden größten Bundesunternehmen her. Stellt man sich aber auf diesen Standpunkt, so ist es schlechthin unbegreiflich, wie man das mechanische Kürzungsprinzip des Finanzministers Kamitz auf diese Arbeitsbereiche anwenden konnte. Dadurch ist die Notwendigkeit entstanden, dringliche Projekte zurückzustellen oder ihren Bau auf eine so lange Zeit zu erstrecken, daß gewaltige Mehrausgaben erforderlich werden. Das gilt sowohl für die Elektrifizierung der Semmeringstrecke wie für die längst fällige Modernisierung der Bahnhöfe und Signalanlagen, an deren Notwendigkeit uns erst vor wenigen Monaten das furchtbare Unglück von Pöchlarn nachdrücklich erinnert hat; das gilt für die Modernisierung des Fahrparkes und vor allem für die Beseitigung der hunderte Langsamfahrstellen, die die Eisenbahnfahrten verzögern und erschweren.

Aber mögen mit den gegenwärtigen Mängeln des Eisenbahnwesens für das fahrende Publikum und für die Verfrachter von Gütern große Unannehmlichkeiten verbunden sein, sie bedeuten wenig, verglichen mit den Erschwernissen, die die Eisenbahner durch die Überalterung des Materials und der Einrichtungen auf sich zu nehmen haben. Es ist ja eine bekannte Tatsache: Je moderner die Einrichtungen sind, umso leichter und weniger gefährlich ist der Dienst. Der Dienst des Personals der Bundesbahnen kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden, denn die Mühen und die Leistungen des Personals überwinden viele technische Mängel. Diese Mühen und Leistungen werden aber über Gebühr beansprucht.

Im Budgetausschuß ist die Feststellung unwidersprochen geblieben, daß Millionen Stunden nicht abgegoltener Mehrarbeit von den Eisenbahnern geleistet worden sind. Das bedeutet eine ungeheure Überlastung des Personals, die sich nur mit der großen Opferbereitschaft der Eisenbahner erklären läßt. Es besteht ein sehr enger Zusammenhang zwischen diesen Mehrleistungen und der immer noch vorhandenen Rückständigkeit einer Reihe von Verkehrseinrichtungen, und mit vollem Recht ist der Gewerkschaftstag der Eisenbahner für eine schrittweise Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden eingetreten. Aber zwischen dieser berechtigten Forderung und der Tatsache riesiger Mehrleistungen besteht ein klaffender Widerspruch, den zu überbrücken sehr schwer sein wird, wenn die Mittel zum Ausbau der Bundesbahnen auf die Hälfte gekürzt werden, wie es für 1957 der Fall sein soll.

Der Weg, der jetzt gewählt worden ist, nämlich der drastischer Verkehrseinschränkungen, ist sicherlich nicht der geeignete, denn dabei wird davon ausgegangen, was rentabel und was nicht rentabel ist. Ein öffentlicher Dienst muß aber ohne Rücksicht auf den Ertrag auf diesem oder jenem Abschnitt aufrechterhalten bleiben. Wir haben noch nie davon gehört, daß man da und dort, sagen wir, einen Gendarmerieposten aufgelassen hat, weil er nicht rentabel ist. Ein Zug, der Schüler oder Arbeiter befördert, ein Nachtzug, der für viele Leute eine notwendige Schnellverbindung darstellt, ist vielleicht nicht rentabel im Sinne des Finanzministers, aber darum nicht weniger notwendig als etwa der Gendarmerieposten. Ich glaube, daß sich die Sparpolitik gerade hier ein vollkommen untaugliches Objekt ausgesucht hat.

Es muß auch auf das schärfste abgelehnt werden, wenn immer wieder davon geredet wird, die Pensionsleistungen der Bundesbahnen seien daran schuld, daß der Staatshaushalt mit einen Defizit abschließt. Wer

30 und mehr Jahre dem Land als Eisenbahner gedient oder im Dienst seine Gesundheit verloren hat, der hat für sich und seine Angehörigen ein Recht auf menschenwürdige Versorgung ehrlich erarbeitet. Es ist eine Beleidigung für jeden Eisenbahner, wenn ihm immer wieder vorgerechnet wird, daß er vom Staate nimmt, während tatsächlich seine Leistungen für den Staat kaum in einem Verhältnis zu dem stehen, was er an bescheidenem Gehalt oder später als Pension erwarten darf.

In vieler Hinsicht ist es bei der Post nicht anders, wo der gewaltig angewachsene Umfang der Leistungen von einem Personalstand bewältigt werden muß, der für einen viel bescheideneren Umfang der Arbeit aufgestellt worden ist.

Besonders schwer getroffen ist durch die Kürzung der Investitionen die Elektrizitätswirtschaft. Es ist ja geradezu unverständlich, daß in einem Land mit so gewaltigen Kraftquellen wie Österreich, das man manchmal als Kraftwerk Europas bezeichnet hat, immer wieder von ausgesprochener Stromknappheit die Rede ist und daß besonders der industrielle Osten Österreichs und Wien bei weitem nicht genügend elektrischen Strom zur Verfügung haben.

Obwohl schon lange der richtige Gedanke besteht, einen langfristigen Plan für die Entwicklung der österreichischen Energiewirtschaft aufzustellen, und obwohl die Vorarbeiten für einen solchen Plan bereits vor vielen Jahren gemacht wurden, hat man bisher nichts darüber gehört, daß an einem solchen Plan auch wirklich gearbeitet wird. Dabei wäre das gerade eine ernste Dringlichkeit, denn wirtschaftlich kann der Ausbau der Energiequellen nicht ohne einen solchen Plan Wirklichkeit werden. Wenn zum Beispiel nach Beendigung der Arbeiten an den beiden Donaukraftwerken Jochenstein und Ybbs-Persenbeug der Ausbau weiterer Staustufen der Donau ausgeführt wird, kann dies nicht allein die Stromversorgung des industriellen Teiles Österreichs sichern, sondern darüber hinaus eine beträchtliche Ersparnis an Baukosten einbringen.

In einem Vortrag in Linz wurde kürzlich an Hand von Ziffern nachgewiesen, daß der Ausbau von 14 Donaustufen von Jochenstein bis Hainburg eine Gesamtproduktion der hintereinander liegenden Laufkraftwerke von 13.500 Millionen Kilowattstunden ergeben könnte. Doch zu so einem vernünftigen Ausbauplan ist Geld notwendig. Aber dieses Geld sollen sich die Kraftwerke auf dem privaten Anleihemarkt suchen — so meint der Finanzminister —, oder es zu drückenden Bedingungen von der Weltbank und anderen ausländischen Banken holen, die als Gegenleistung, wie die Erfahrung zeigt, nicht nur eine Einwirkung auf Planung und Preisbildung verlangen. Die ausländischen Banken sind zwar sehr daran interessiert, daß verschiedene ihrer befreundeten Unternehmen im Ausland billigen österreichischen Strom erhalten, hingegen zeigen sie keinerlei Interesse für die innerösterreichische Stromversorgung, die sie höchstens verteuern wollen.

So sind die Dinge tatsächlich, aber so müßten sie nicht sein. Die Änderung, die notwendig ist, hängt eng zusammen mit einer Änderung der Wirtschaftspolitik, die ihren Ausdruck in den Finanzmaßnahmen des Ministers Dr. Kamitz findet und die abgestellt ist auf die Interessen weniger Unternehmer, aber nicht auf die Interessen des gesamten österreichischen Volkes. Und das spiegeln auch die uns vorliegenden Kapitel des Voranschlages 1957 wider, weshalb wir gegen diese Kapitel stimmen werden.

Präsident **Böhm:** Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Weiß zum Wort.

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. **Weiß:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn wir die Budgetposten, die sich auf den Verkehr beziehen, einer näheren Betrachtung unterziehen, so erkennen wir erst, welche außerordentlich große Bedeutung das Verkehrswesen im Leben des modernen Menschen hat. Für die Eisenbahnen sind auf der Ausgabenseite im Budget 6238 Millionen Schilling vorgesehen, für die Post 2583 Millionen, für das Verkehrsministerium, dem auch Luftfahrt und Schiffahrt unterstehen, 151 Millionen; das macht insgesamt 8972 Millionen Schilling.

Wir müssen nun aber weiterhin noch bedenken, daß die österreichische Ressortverteilung etwas anders ist als die Ressortverteilung in anderen europäischen Staaten und daß die Straße nicht dem Verkehrsministerium, sondern dem Handelsministerium unterstellt ist. Wenn wir nun im Budget nachblättern, so sehen wir, daß auch für die Erhaltung, den Neubau und die Erneuerung der Straßen rund 1,2 Milliarden Schilling eingesetzt sind. Insgesamt können wir also sagen, daß für den Verkehr im österreichischen Budget allein über 10 Milliarden Schilling vorgesehen sind — ein Betrag, der fast ein Drittel des gesamten Bundeshaushaltes ausmacht.

Dabei haben wir aber verschiedenes noch gar nicht berücksichtigt. Wir haben noch gar nicht berücksichtigt, daß auch in anderen Ressorts Ausgaben für den Verkehr aufscheinen. Ich denke hier nur an die Verkehrs-

polizei, an die Straßengendarmerie und andere mehr. Aber wenn wir weiter bedenken, daß auch die Länder und die Gemeinden, daß auch die Privatwirtschaft und die verstaatlichte Wirtschaft außerordentlich große Beträge für den Verkehr ausgeben müssen, so sehen wir erst, welche überragende Bedeutung das Verkehrswesen für die heutige Wirtschaft besitzt.

Wir alle haben gesehen, welch große Zahl von Fremden heuer und auch jetzt im Herbst noch durch das österreichische Land geströmt ist. Wir erkennen daraus die große Bedeutung, die der Verkehr für die internationale Zusammenarbeit der Menschen hat. Er verbindet die Menschen über die Grenzen hinweg.

Dieser Verkehr hat in den letzten Jahren eine außerordentlich sprunghafte Steigerung erfahren. Aus der modernen Wirtschaft ist der moderne Verkehr gar nicht mehr wegzudenken. Die Verbindung zwischen den Rohstoffquellen und den Erzeugungsstätten von Halb- und Ganzfabrikaten ist einfacher geworden. Damit hat sich eine Vereinfachung der Produktion eingestellt. Das Überwinden von plötzlich auftretenden Materialschwierigkeiten ist wesentlich einfacher geworden, weil wir das Material von anderswo beziehen können, weil eben der rasch funktionierende moderne Verkehr das alles ermöglicht. Auch neue Industrien in Gegenden, wo sie bisher kaum möglich waren, sind mit Hilfe des modernen Verkehrs entstanden.

Aber die Wirtschaft ist auch für alle Stockungen, die der moderne Verkehr mit sich bringt, außerordentlich empfindlich geworden. Wie rasch hat doch die Öffentlichkeit reagiert, als sie von den Zugseinschränkungen erfahren hat, die das Ausbleiben der polnischen Kohle verursacht hat. Wie unangenehm wirkt es sich zum Beispiel aus, wenn der nichtfunktionierende Verkehr die Rohstoffe den Industrien zu spät zuliefert und dadurch sogar die Produktion ins Stocken geraten kann.

Aber auch in anderer Beziehung ist die heutige Wirtschaft ohne den modernen Verkehr nicht denkbar. Es ist bezeichnend, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen jetzt, als sie durch die Krise mit der polnischen Kohle gezwungen war, Zugseinschränkungen vorzunehmen, ausdrücklich darauf geachtet hat, daß die Arbeiterzüge und die Schülerzüge keine Einschränkung erfahren und daß sie das in ihrer Verlautbarung besonders betont hat. Denn wir wissen: Wenn der Berufsverkehr von Einschränkungen betroffen wird, wenn der Berufsverkehr nicht funktioniert, dann muß unsere Industrie zum Stocken kommen; dazu kommt noch, daß Eisenbahn und Autobus unsere Arbeiter und die Schüler fast kostenlos zu den Arbeitsstätten bringen und von dort wieder zurückbringen. Die Wohnungsverhältnisse in der Nähe der Industrien bringen es mit sich, daß die Leute von weither zu ihren Arbeitsstätten fahren müssen. Aber auch die Ausstrahlung oder das Einflußgebiet, das die Industriestädte haben, wird von Tag zu Tag größer. Das alles ist ohne moderne Verkehrsmittel nicht mehr denkbar.

Sosehr nun diese Verkehrsentwicklung erfreulich ist, sosehr empfinden wir gerade jetzt bei der Budgetdebatte, welch ungeheure Belastung der moderne Verkehr, der Straßenbau, die Erhaltung der Eisenbahnen, die Modernisierung von Straße und Eisenbahn, der Luftfahrt und der Schiffahrt für den Staat bedeutet. Der Staat seufzt unter den großen Lasten, die ihm der moderne Verkehr aufbürdet. Der Staatsbürger verlangt immer mehr gerade in bezug auf den Verkehr, er verlangt Straßen, verlangt schöne Waggons, verlangt rasche Züge, er verlangt eine modern ausgerüstete und organisierte Eisenbahn, er verlangt die Förderung des Luftverkehrs und er verlangt den Bau von neuen Donauschiffen.

Kennzeichnend jedoch für diese eigenartige Verkehrssituation ist, daß diese modernen Verkehrsmittel untereinander in schärfster Konkurrenz sich befinden. Dabei tritt der paradoxe Zustand zutage, daß einander konkurrierende Verkehrsmittel, wie die Straße und die Eisenbahn, beide vom Staate subventioniert werden. Wir haben gewissermaßen eine staatlich geförderte Konkurrenz vor uns. Jedes Verkehrsmittel erhält aus den Taschen des Staates Geld, um sich zu modernisieren, um sich zu erneuern und sich zu verbessern, um dem anderen Verkehrsmittel gewachsen zu sein. Der Staat subventioniert also zwei Verkehrsmittel, die parallel zueinander laufen und miteinander in Konkurrenz stehen. Es gibt zum Beispiel Alpentäler, in die eine Eisenbahn führt, die schon lange nicht mehr rentabel ist. Sie muß modernisiert und erneuert werden, sie bekommt neue Betriebsmittel usw. Parallel dazu führt eine Straße. Auch diese Straße muß neu gebaut werden, auch diese Straße wird erneuert, wird verbessert. Das sind zwei parallellaufende Verkehrsmittel, die beide der Staat bezahlen muß. Das kostet dem Staat Geld, und es wäre doch zweckmäßig und es muß doch ein Weg gefunden werden, um diese verschiedenartigen Bestrebungen, die hier bestehen, auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

Ich könnte mir vorstellen, daß von den beteiligten Ministerien im Einvernehmen mit den Landesplanungen wirtschaftliche Studien

über die verschiedenen Wirtschaftsgebiete in Österreich gemacht werden, um dort die bestmöglichen Verkehrsverbindungen herzustellen. Ich könnte mir vorstellen, daß eine unrentable Lokalbahn aufgelassen oder daß der Personen- oder Güterverkehr von der Bahn auf die Straße verlegt wird und so weiter. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß das alles nicht für die Hauptverkehrswege gilt, daß es nicht für die internationalen Verkehrswege gilt, die unser Land durchziehen.

Die Konkurrenz, die besonders zwischen Straße und Eisenbahn besteht, hat es mit sich gebracht, daß sich bereits alle Staaten mit diesen Fragen beschäftigt haben. Auch wir in Österreich haben zwei Gesetze geschaffen, und zwar das Personenbeförderungs- und das Güterbeförderungsgesetz, die eine vorläufige Regelung dieser Konkurrenz bringen. Auf die Dauer allerdings ist auch das keine ausreichende Lösung, und man wird im gegebenen Zeitpunkt neuerlich auf dieses Problem zurückkommen müssen.

Die Hauptpost beim Kapitel Verkehr bilden die Österreichischen Bundesbahnen, die im Budget mit einem Abgang von 1,6 Milliarden eingesetzt sind. Es ist über diesen Abgang schon viel gesprochen und geschrieben worden. Man hat seine Ursachen untersucht, man hat Lösungen fiskalischer und tarifarischer Natur genannt, um diesen Abgang abzubauen. Ich will mir ersparen, neuerlich auf dieses Problem zu sprechen zu kommen. Ich möchte aber nur in bezug auf die Tarife folgendes feststellen:

Es hat vor kurzem eine Zeitung die Mitteilung gebracht, daß die Österreichischen Bundesbahnen dann, wenn sie ihre Tarife valorisieren würden, haushoch aktiv wären. Man hat von der Valorisierung deshalb gesprochen, weil man sagt, die Personentarife betragen heute nicht einmal das Dreifache des Jahres 1937, die Gütertarife nicht einmal das Fünffache. Das ist richtig. Aber es wäre falsch, nunmehr eine Valorisierung dieser Tarife verlangen zu wollen und ständig von der Untervalorisierung zu sprechen, denn wir können doch die Wirtschaftsverhältnisse des Jahres 1956 nicht mit den Wirtschaftsverhältnissen vergleichen, wie sie vor 20 Jahren bestanden haben. Inzwischen ist die ganze Frage der Konkurrenz der Verkehrsmittel dazugekommen, die das wirtschaftliche Bild wieder vollkommen ändert. Ich schlage also vor, nicht immer von der Valorisierung der Tarife zu sprechen, was doch nicht durchführbar und sinnlos ist, sondern von der Normalisierung der Tarife zu reden, nämlich die Tarife einmal auf jenes Maß zu bringen, das die Eisenbahn zu ihrer Wirtschaft braucht, das aber auch die Wirtschaft braucht, um tatsächlich gedeihen zu können und nicht sehr schweren Tariflasten zu unterliegen.

Ich mache dabei darauf aufmerksam, daß sich alle europäischen Staaten und Eisenbahnverwaltungen mit dem Problem beschäftigen, einen europäischen Einheitstarif zu schaffen. Ich weiß, daß bis dahin noch ein weiter Weg zu gehen ist, aber das darf nicht außer acht gelassen werden. Wir können hier nicht ohne einen Blick auf die Welt unseren eigenen Weg gehen.

Obwohl nun, meine Damen und Herren, der Staatshaushalt so außerordentlich schwer durch den Abgang der Eisenbahnen belastet ist, und obwohl seit elf Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen viel investiert wurde und viele Verbesserungen durchgeführt wurden, nimmt die Öffentlichkeit doch mit außerordentlichem Bedauern zur Kenntnis, daß die Verhältnisse bei den österreichischen Eisenbahnen noch lange nicht als normal anzusprechen sind. Wir haben gehört, daß es zufolge der gekürzten Kredite im nächsten Jahr vielleicht sogar zu Verkehrseinschränkungen wird kommen müssen. Es sind schon heuer Züge eingestellt worden, obwohl das Budget des heurigen Jahres nicht gekürzt ist. Man hat uns aufmerksam gemacht, daß die Langsamfahrstellen, die heute etwas über 500 Kilometer ausmachen, im nächsten Jahr über 700 Kilometer betragen werden. Wenn wir bedenken, daß das ganze Bundesbahnnetz nur eine Länge von 6000 Kilometern hat, so müssen wir sagen, daß diese 700 Kilometer sehr viel sind, denn sie betragen 12 Prozent des gesamten Bundesbahnnetzes.

Wir wissen, daß eine Reihe von Bauvorhaben eingestellt wurden und so weiter. Daß in Zeiten der Hochkonjunktur und in Zeiten stürmischer Modernisierung im Fortschritt einmal eine plötzliche Verzögerung eintreten kann, das begreifen wir alle. Auch die Kohlenkrise, die derzeit durch die politischen Verhältnisse in Polen ausgelöst wurde, ist über Nacht und überraschend hereingebrochen. Dafür kann niemand etwas. Bedrückend ist aber, daß eine bei allen Ressorts gleichmäßig durchgeführte Kürzung der normalen Budgetmittel für das kommende Jahr nur bei den Österreichischen Bundesbahnen in so katastrophaler Weise wie in Verkehrseinschränkungen, in Verlängerung der Langsamfahrstellen und so weiter sich auswirken soll. Hier glaube ich doch feststellen zu müssen, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren etwas übernommen haben.

Wir freuen uns sehr über alle Fortschritte und alle Neubauten, aber wir verstehen nicht, daß man nicht früher an das Dringendste

gedacht hat, an die Erneuerung des Oberbaues, an die Erneuerung der Brücken, an die Verbesserung der Sicherungsanlagen heranzugehen, und daß man nicht früher das Geld für die Herstellung eines Normalzustandes aufgewendet hat, bevor man andere Investitionen, die an sich gewiß nötig und erfreulich sind, in Angriff genommen hat, die vielleicht noch einige Jahre hätten warten können. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Kysela: Also gegen den Südbahnhof!)*

Und so, meine Damen und Herren, ist der Vergleich irgendwie treffend, der mir vor kurzer Zeit genannt wurde. Die Österreichischen Bundesbahnen gleichen einer schönen Frau, die sich, um die Bewunderung ihrer Verehrer zu erregen, einen neuen Persianermantel gekauft hat. *(Abg. Dipl.-Ing. Pius Fink: Sehr richtig!)* Sie hat auch die Bewunderung der Verehrer erregt, aber sie hat nun kein Geld mehr, um sich ihre Schuhe doppeln zu lassen. *(Zustimmung bei der ÖVP.)* Aber, meine Damen und Herren, das soll keine Beschuldigung und keine Anklage sein. Ich möchte das auch weniger als eine Kritik, sondern vielmehr als eine Erkenntnis aufgefaßt wissen. *(Abg. Kysela: Als eine Erkenntnis für den Finanzminister!)* Auf das kommen wir noch zu sprechen! *(Abg. Kysela: Warum hat der Finanzminister nicht vorgesorgt? — Abg. Glaser: Der Finanzminister soll das Geld hergeben, und wenn etwas geschieht, dann habt ihr es gemacht! — Ruf bei der SPÖ: Darum gibt er keines her! — Abg. Dr. Hofeneder: Vielleicht gebt ihr es ihm! — Abg. Zechtl: Die Arbeitslosen werden zu Ihnen kommen! — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

Wir hoffen, daß die Österreichischen Bundesbahnen im kommenden Jahr und bei allfälligen weiteren Kreditverhandlungen die Konsequenzen ziehen und in erster Linie einen Normalzustand ihrer Anlagen herstellen werden, bevor sie an die gewiß notwendigen großzügigen Investitionen schreiten.

Das große, uneingeschränkte Vertrauen, das das Verkehrsministerium dem Herrn Finanzminister entgegenbringt, von dem angenommen wird, daß er jener Zauberkünstler ist, der immer wieder das Geld herzaubern kann, ist außerordentlich erfreulich. Aber ich glaube, der Herr Finanzminister hat selbst erklärt, daß man nicht mehr ausgeben als einnehmen kann und daß in dem Zeitpunkt, in dem der Marshallplan sein Ende gefunden hat, jeder von uns gewußt hat, daß es notwendig ist, nun sparsam und vorsichtig vorzugehen. Wenn ich diese Feststellung machte, meine Damen und Herren, daß die Bundesbahn vielleicht etwas großzügig vorgegangen ist, so habe ich das gerade deshalb getan, um zu beweisen, daß der Herr Finanzminister doch nicht jener „schwarze Peter" ist, der nun mit besonderer Bosheit die Kredite der Österreichischen Bundesbahnen einschränkt. Es haben sich einige Zeitungen auch nicht gescheut, die Darstellung der Kohlenkrise in Polen so zu bringen, als sei daran nur der Herr Finanzminister schuld. Der Finanzminister hat aber tatsächlich, glaube ich, mit der polnischen revolutionären Entwicklung wirklich nichts zu tun! *(Zustimmung und Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Diese kritische Lage der Bundesbahnen drängt natürlich zu einer Lösung, bei der aber unter keinen Umständen das Personal der Österreichischen Bundesbahnen einen Schaden erleiden darf. Es darf nicht der geringste Zweifel darüber bestehen, daß das Personal der öffentlichen Verkehrsbetriebe, insbesondere der Bahn und der Post, in den letzten Jahren bedeutende Leistungen auf sich genommen hat. Das erklären die ausländischen Sommergäste, die nach Österreich kommen und die sich lobend über unsere Schaffner, das Verkehrspersonal, die Fahrdienstleiter und so weiter aussprechen. Und gerade jetzt, meine Damen und Herren, wo wir uns anschicken, nach Hause zu gehen, gerade jetzt beginnt für die Verkehrsbediensteten die Hauptarbeit, und den Abend, den wir gerne im Kreise der Familie verbringen, den Heiligen Abend, müssen soundso viele Bedienstete im Stellwerk, auf der Lokomotive und so weiter zubringen.

Wir haben in den letzten Jahren in Österreich allerhand geleistet, und nun ist es notwendig, daß wir auch die außerordentlich wichtige Frage unseres Verkehrs einer Regelung, einer Klärung zuführen.

Fragen wir uns einmal, wie die Organisation der Österreichischen Bundesbahnen aussieht. Im Jahre 1923 wurden die Österreichischen Bundesbahnen in einen selbständigen Wirtschaftskörper umgewandelt. Dies ist im Zuge der Sanierung und der Verwaltungsvereinfachung geschehen. Dieses kommerzielle Unternehmen hatte an der Spitze einen Vorstand, das war ein Generaldirektor, dem mehrere Direktoren beigegeben waren, und hatte eine Verwaltungskommission zur Kontrolle.

Das Personal der Österreichischen Bundesbahnen war allerdings nicht immer erfreut über diese Konstruktion, weil es an verschiedenen Errungenschaften der anderen Bundesbeamten nicht teilnehmen konnte. Aber es muß doch gesagt werden: In dieser Zeit der Weltwirtschaftskrise haben die Bundesbahnen das Beste gemacht, was sie tun konnten, und haben einen einigermaßen geordneten Betrieb zustandegebracht.

Mit der Besetzung Österreichs und dem zwangsweisen Anschluß an das Deutsche Reich wurden auch die Bundesbahnen der Deutschen

Reichsbahn eingegliedert. Die DeutscheReichsbahn war damals ein streng zentralistisch geführter Betrieb; streng zentralistisch, das ist begreiflich, weil die Reichsbahnverwaltung schließlich einem Staat zugehört hat, der ja auf einer staatlichen Zwangswirtschaft aufgebaut war und der letzten Endes einem Kriege zustrebte. Die Eisenbahn war von so ungeheurer Bedeutung für diesen Staat, daß sie sogar gegen Ende des Krieges als der vierte Wehrmachtsteil bezeichnet wurde. Ich möchte das gerade jetzt im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundesheeres wieder erwähnen, weil ich glaube, daß auch das Bundesheer an dem Aufbau und an der Erneuerung der Österreichischen Bundesbahnen das größte Interesse haben müßte. Aber diese straff zentralisierte Organisation, die dort geherrscht hat, war ohne Rücksicht auf irgendeine Wirtschaftlichkeit erstellt.

Als nun im Jahre 1945 unsere Republik neu erstanden ist, wurde die staatliche Verwaltung neu geregelt, und zwar mit dem sogenannten Behörden-Überleitungsgesetz des Jahres 1945. Dieses Gesetz enthält über die Österreichischen Bundesbahnen nur drei kurze Absätze. Diese drei kurzen Absätze besagen ungefähr das folgende: Die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen übernimmt die Generaldirektion. Diese Generaldirektion ist dem Verkehrsministerium eingegliedert; der Betrieb ist nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Das ist der erste Punkt. Punkt 2: Es werden Betriebsinspektorate errichtet. Und Punkt 3: Die Österreichischen Bundesbahnen werden zu einem selbständigen Wirtschaftskörper gemacht.

Da die Punkte 2 und 3 nur für die Zukunft berechnet waren, ist auf dem ersten kleinen Absatz die ganze Organisation der heutigen Österreichischen Bundesbahnen aufgebaut. Auf eine so lakonische Bestimmung kann man nicht den größten Wirtschaftsbetrieb Österreichs aufbauen, denn dieser Betrieb mit 80.000 Bediensteten ist der größte Betrieb, den wir in Österreich besitzen.

Es ist also praktisch folgendes eingetreten: Es wurde an der Organisation der Deutschen Reichsbahn, abgesehen von rein inneren Umorganisierungen, festgehalten. Im Großen, in den Grundlagen wurde an dieser Organisation seit der Zeit der Deutschen Reichsbahn nichts geändert. Es sind die Agenden des deutschen Reichsverkehrsministers in Berlin an den Bundesminister für Verkehr in Wien übergegangen. Wir haben den merkwürdigen Fall eines Staatsbetriebes vor uns, der nach wirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten soll, aber wie eine Behörde konstruiert ist und außerdem die Freiheit hat, seine Organisation zu ändern, wie er will, wie es gerade politisch opportun erscheint. Es ist also die Sektion II des Bundesministeriums einerseits Betrieb, also der Kopf eines großen Wirtschaftsbetriebes, anderseits ist sie staatliche Verwaltung. Sie ist ein Zwittergebilde.

Diese Verquickung von Ministerium und Generaldirektion ist auch in rechtlicher Beziehung nicht sehr erfreulich, und wir halten es für notwendig, daß hier einmal eine Trennung durchgeführt wird.

Im Jahre 1945 wurde also ein Provisorium geschaffen, aber ein echt österreichisches Provisorium. Dieses Provisorium besteht bereits elf Jahre, aber man hat sich noch immer nicht ernstlich um eine Regelung und um eine Neuorganisation bemüht. Die Regierungserklärung allerdings, die der Bundeskanzler im Namen beider Koalitionsparteien abgegeben hat, sieht nun in dieser Gesetzgebungsperiode die Neuregelung, die Kommerzialisierung oder, wenn ich es besser so nennen will, eine wirtschaftliche Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen vor.

Meine Damen und Herren! Die Österreichischen Bundesbahnen ermangeln eines Aufsichtsorgans. Dafür aber hat man der Verwaltung einen anderen Aufpasser zur Seite gestellt, das ist die Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen. Und Sie gestatten, daß wir über dieses Thema einmal offen und ehrlich reden.

Die Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen hat genau so wenig wie die der Post eine gesetzliche Grundlage. Sie fußt nicht auf dem Betriebsrätegesetz, und leider haben wir für die öffentlichen Bediensteten noch immer kein Personalvertretungsgesetz. Dieses Personalvertretungsgesetz für die öffentlichen Bediensteten wurde bereits anläßlich der Budgetdebatte hier im Haus von mehreren Rednern der Koalitionsparteien verlangt. Auch ich stehe auf dem Standpunkt, daß dieses Personalvertretungsgesetz ein unbedingtes Erfordernis ist und baldigst, wie wir hoffen, eingebracht werden wird.

Die Mitarbeit des Personals, die Mitbestimmung des Personals ist eine Kardinalforderung auch der christlichen Sozialpolitik. Die christliche Sozialpolitik geht noch viel weiter. Sie verlangt nicht nur Mitspracherecht, sondern sie verlangt sogar Mitbeteiligung. *(Abg. Kysela: Volksaktien von der Bundesbahn! — Abg. Appel: Eisenbahnaktien!)* Gewiß, die Volksaktie auch, nur in einer anderen Form.

Die Bestrebungen nach Mitarbeit des Personals, die sich kurz mit dem Begriff Betriebsdemokratie bezeichnen läßt, liegen auf der

Linie der christlichen Soziallehre. Ich weiß, daß Sie, meine Herren von der sozialistischen Seite, solche Zitate nicht gerne hören, aber ich bekenne mich schon seit fast 30 Jahren als Mitglied der christlichen Gewerkschaft. Unsere Gedanken, die die Mitarbeit regeln sollen, fußen auf folgendem Satz: „In gemeinsamen Überlegungen und Anstrengungen sollten Werksleitungen und Belegschaften der Schwierigkeiten und Hindernisse Meister werden zu suchen." Dieser Satz, der klar und deutlich eine Zusammenarbeit zwischen Arbeiterschaft und Werksleitung, wie es hier heißt, fordert, stammt von Papst Pius XI. Ich trete dafür ein, daß es eine Personalvertretung auch bei den Bundesbahnen geben soll, eine gesetzmäßige Personalvertretung, eine Personalvertretung, deren Rechte und Pflichten klar und deutlich abgegrenzt sind.

Meine Damen und Herren! Wie der Name Personalvertretung besagt, besteht ihre Aufgabe darin, das Personal gegenüber der Verwaltung zu vertreten, das heißt, die Interessen des Personals wahrzunehmen, Ungerechtigkeiten und soziale Härten zu vermeiden. Ich will nicht verallgemeinern, und ich muß Ihnen sagen: Ich habe viele Personalvertreter kennengelernt, auch von der sozialistischen Seite, die diese Aufgabe sehr ernst genommen haben, die nur für das Wohl ihrer Kollegen eingetreten sind, ja die sich geradezu für diese Aufgabe aufgeopfert haben. Aber ich kann nicht umhin, festzustellen, daß es einen großen Prozentsatz von Personalvertretern gibt, die ihre Aufgabe darin sehen, die Stelle eines Block- oder Zellenleiters zu bekleiden *(Zustimmung bei der Volkspartei)*, die nicht die Vertreter des Personals gegenüber der Verwaltung, sondern die Vertreter einer politischen Partei beim Personal sind und die die Aufgabe haben, die Basis dieser politischen Partei zu verbreitern und die Macht dieser Partei beim Personal zu festigen. *(Abg. Pölzer: „Zellenleiter"! So einen Blödsinn daherzureden!)* Ich habe gar nicht gesagt, daß Sie das sind, Herr Kollege! Ich habe nicht Sie beschuldigt!

Es dürfte, meine Damen und Herren, kaum einen Betrieb in Österreich geben, in dem die Politik eine derart ausschlaggebende Rolle spielt, wie es bei den Österreichischen Bundesbahnen der Fall ist. Die lächerlichsten Dinge werden hier nur nach politischen Grundsätzen beurteilt, und, meine Damen und Herren, Sie werden mir doch zugeben, daß ich auf diesem Gebiet Erfahrung habe. *(Abg. Plaimauer: Dann müssen Sie sich erst beim Kapitel des Handelsministeriums melden!)* — Wir sind nicht beim Kapitel Handel, sondern beim Kapitel Verkehr! Sie haben Gelegenheit, dazu zu sprechen, Herr Kollege! — Ob es sich um die Besetzung des Postens eines Fachdirektors in der Generaldirektion handelt oder ob es um den Posten einer Scheuerfrau in einem Bahnhof geht — es ist Politik, meine Herren! Ob es sich um die Verpachtung eines Zuckerlstandes in einer Haltestelle einer kleinen Lokalbahn draußen handelt oder ob es um eine große Bahnhofsgastwirtschaft geht — es ist eine hochnotpeinliche politische Frage. *(Zwischenrufe.)* Ja, das müssen Sie wissen! *(Abg. Populorum: Herr Doktor, Sie sind ja doch Präsident der Bundesbahnen!)* Herr Kollege Populorum! Ich danke Ihnen für diesen Zwischenruf, auf den habe ich gewartet! Meine Damen und Herren! Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer! *(Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.)* In jeder Schafherde, meine Damen und Herren, gibt es ein schwarzes Schaf. *(Zwischenrufe.)* Und ich bekenne mich dazu, daß ich da ein schwarzes Schaf bin. Ich bekenne mich dazu, meine Damen und Herren, daß ich wirklich so ein Schaf war, zu glauben, daß man Personalangelegenheiten bei den Österreichischen Bundesbahnen frei, anständig und nach gerechten Grundsätzen lösen könne. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP. — Abg. Kysela: Da sind Sie enttäuscht worden! — Abg. Zechtl: Sie verleumden das Personal der Österreichischen Bundesbahnen!)* Aber, meine Herren, ich habe mich bemüht ... *(Abg. Zechtl: Es hat seine Pflicht erfüllt, und Sie verleumden es auf die schäbigste Art und Weise!)* Nein, das tue ich nicht, Herr Kollege Zechtl; dann haben Sie mich nicht verstanden! *(Andauernde Zwischenrufe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)* Ich rede nicht über das Personal, sondern ich rede über einen Teil — das habe ich ausdrücklich erklärt — der Personalvertreter. Bitte, verdrehen Sie nicht meine Worte! *(Abg. Zechtl: Sie vertreten die Taktik: „Ohrfeigen und streicheln"!)* Aber, meine Damen und Herren, ich habe mich bemüht, auch diesen Zustand psychologisch irgendwie zu begreifen.

Die Verkehrsbediensteten besitzen ein ausgesprochenes Gefühl für Kameradschaft und für Kollegialität. Die vielen gemeinsamen Fahrten, die das Personal unternimmt, bringen ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl mit sich. Es ist also ein gewisses Streben nach Solidarität vorhanden. Wenn neu eintretende Kollegen aufgefordert werden, sofort der Gewerkschaft beizutreten, weil sie dadurch in ganz besonderer Weise ihren Willen zur Solidarität bekunden, so ist dieser Zustand, sofern damit kein Zwang verbunden ist, vollkommen begreiflich und auch von mir zu vertreten. Aber, meine Damen und Herren, wenn — und das ist vorgekommen — der Vertrauensmann neu eintretenden Leuten erklärt: Ihr seid nun in einem sozialistischen Betrieb, euer Chef ist ein sozialistischer Minister, und

deshalb müßt auch ihr Sozialisten sein, denn ihr seid sonst gegen euren Betrieb und ihr seid sonst gegen euren Chef!, dann, meine Damen und Herren, ist das bereits politischer Zwang. *(Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Plaimauer: Sie meinen die „Vaterländische Front"! — Abg. Kysela: Sie verwechseln „müssen" und „sollen"! — Abg. Altenburger: Also verteidigen Sie den Zwang? — Abg. Kysela: Zwischen „müssen" und „sollen" ist ein Unterschied! — Weitere Zwischenrufe.)*

Präsident **Böhm** *(das Glockenzeichen gebend)*: Meine Herren! Wir haben einen Augenblick einen Spaß gehabt, jetzt bleiben wir wieder bei der Sache und werden ernst! *(Abg. Prinke: Die sind so nervös da drüben!)*

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. **Weiß** *(fortsetzend)*: Meine Damen und Herren! Gegen die Solidarität in der Gewerkschaft ist nichts einzuwenden. Ich bekenne mich dazu, ich bin ebenfalls Mitglied der Gewerkschaft. Aber man verlangt ja von den jungen Leuten, die heute zu den Österreichischen Bundesbahnen kommen, nicht bloß die Mitgliedschaft bei der Gewerkschaft, sondern man sagt, das sei zuwenig Solidarität, es sei gewissermaßen eine Solidarität höherer Ordnung, eine Solidarität zum Quadrat notwendig, und das ist die Mitgliedschaft bei der Sozialistischen Partei. *(Abg. Rosa Rück: Nennen Sie Fälle! — Abg. Prinke: Auf die Methode kommt es an! — Abg. Kysela: Auf „muß" oder „soll", das ist der Unterschied! — Andauernde Zwischenrufe und Gegenrufe.)*

Präsident **Böhm** *(das Glockenzeichen gebend)*: Aber, aber, meine Herren!

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. **Weiß** *(fortsetzend)*: Meine Damen und Herren! Die Budgetdebatte hat an sich bisher im wesentlichen eine Einmütigkeit und den Versuch gezeigt, über alle Schwierigkeiten hinwegzukommen und gemeinsame Mittel und gemeinsame Wege zu einer Zusammenarbeit zu suchen. Das ist der Grund, meine Herren, warum ich es unterlasse, Ihnen noch viel mehr über diese ganze Angelegenheit zu erzählen und Ihnen aus meinen immerhin gemachten Erfahrungen noch verschiedene Dinge vorzuhalten, wozu gewiß gerade die Mitglieder der Österreichischen Volkspartei bei den Bundesbahnen jede Ursache hätten.

Ich richte aber vor allem an den Chef dieser Institution, die sich Personalvertretung nennt, der hier im Hause sitzt, an den Herrn Kollegen Freund, den ich für einen absolut integren und einwandfreien Mann halte und mit dem ich seit Jahren bekannt bin, den Appell *(Abg. Zechtl: Wieder die Taktik: „Streicheln und ohrfeigen"!)*, nun endlich von der weiteren Verpolitisierung bei den Bundesbahnen Abstand zu nehmen. *(Beifall bei der ÖVP.)* Vergessen Sie nicht, meine Herren, daß diese Solidarität höherer Ordnung sehr anrüchig ist und unter Umständen ein Relikt aus einer Zeit ist, in der man das „Gleichschaltung" genannt hat. *(Ironische Heiterkeit und Zwischenrufe bei den Sozialisten.)* Man darf die Dinge nicht auf den Kopf stellen! *(Abg. Zechtl: Das Kruckenkreuz im Parlament! — Abg. Appel: Es drückt Sie das schlechte Gewissen! — Abg. Rosa Rück: Wer Butter auf dem Kopf hat, soll nicht in die Sonne gehen!)*

Präsident **Böhm** *(wiederholt das Glockenzeichen gebend)*: Ich ersuche, den Redner reden zu lassen! *(Lebhafte Zwischenrufe.)* Ich bitte endlich um Ruhe! *(Abg. Dengler: So kommen dann Verspätungen zustande!)*

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. **Weiß** *(fortsetzend)*: Man darf die Dinge nicht auf den Kopf stellen, meine Damen und Herren, man darf es nicht so weit bringen, daß sich die Personalvertretung selber ad absurdum führt. *(Abg. Lackner: Das ist der G'wissenswurm!)* Ich habe keinen G'wissenswurm, Herr Kollege! Ich habe ein reines Gewissen; da können Sie beruhigt sein. Wenn ich ein schlechtes Gewissen hätte, würde ich nicht hier stehen.

Auf dem sozialistischen Parteitag sind schöne Worte gesprochen worden, Worte über Freiheit, Menschenwürde und freie Persönlichkeit *(Abg. Dr. Hofeneder: Und Worte des „Mißbehagens"!)*, Worte, die wir absolut unterstreichen. Ich habe mich, als ich die Rede des Herrn Abgeordneten Dr. Koref gelesen habe, deutlich daran erinnert, daß unter der Devise „Freiheit und Würde des Menschen" vor wenigen Jahren der Österreichische Katholikentag in Wien stattgefunden hat. Für Freiheit und Würde des Menschen treten wir ein. Ich bitte, diese Freiheit in erster Linie bei dem Personal der Österreichischen Bundesbahnen zu praktizieren! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Das Problem des Eisenbahnverkehrs kann nicht bagatellisiert werden. Der moderne Verkehr erfordert verschiedene Möglichkeiten. Es ist nicht richtig, daß die Eisenbahnen ein sterbendes Unternehmen sind. Die Eisenbahnen werden nach wie vor gebraucht. Es gibt verschiedene Verkehrsmöglichkeiten und verschiedene Verkehrsnotwendigkeiten, die Notwendigkeit, Massen von Personen in die Industriestädte zu bringen, die Notwendigkeit, wertvolles Kleingut auf weite Strecken zu befördern, die Notwendigkeit, Massengut auf weite Strecken zu befördern. Andere Staaten, meine Damen und Herren, die über Kanäle verfügen, haben noch eine Möglichkeit, Massen-

güter zu transportieren, wir in Österreich haben einen einzigen Verkehrsweg zu Wasser, das ist die Donau, die aber nur einen Teil unserer Industrie tatsächlich beliefern kann. Es ist notwendig, daß ein Verkehrsweg für Massengüter vorhanden ist, und dieser Verkehrsweg für Massengüter kann nur die Eisenbahn sein. Es ist also notwendig, daß wir uns der Frage der Eisenbahn, ihrer Modernisierung, ihrer Verbesserung unter allen Umständen mit größter Gewissenhaftigkeit annehmen.

Die Wichtigkeit des Verkehrs hat die Staaten Europas veranlaßt, sich zur Lösung der verschiedenen Probleme zusammenzuschließen. Die Eisenbahnen haben in der UIC ihre internationale Vereinigung. Im Jahre 1953 wurde auch die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister ins Leben gerufen, der 17 europäische Staaten angehören. Auch Österreich gehört zu diesen 17 Staaten. Diese Konferenz der Verkehrsminister befaßt sich mit der Zusammenarbeit der europäischen Staaten auf sämtlichen Sektoren des Verkehrs: Straße, Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Luftfahrt. Sie hat eine ganze Reihe von Erfolgen zu verzeichnen. So wurde zum Beispiel durch das Europ-Wagenübereinkommen ein Wagenpark von 160.000 Güterwagen geschaffen, der in den europäischen Staaten frei beweglich ist. Überdies wurde jetzt die „Eurofima" gegründet, eine europäische Vereinigung, die die Aufgabe hat, die Eisenbahnfahrzeuge zu finanzieren und Standardfahrzeuge herzustellen. Diese Tendenz zur internationalen Zusammenarbeit auch bei den Eisenbahnen trifft mit dem zusammen, was bereits beim Kapitel Äußeres von den Koalitionsparteien dargelegt wurde.

Es können also im wesentlichen vier Forderungen oder vier Blickpunkte für die weitere Zusammenarbeit dargelegt werden: Erstens die Schaffung eines neuen Bundesbahngesetzes, das eine organisatorische und wirtschaftliche Ordnung bei den Bundesbahnen bringt; zweitens ein Personalvertretungsgesetz, das auch die Frage der Personalvertretung bei den Österreichischen Bundesbahnen und für den sonstigen öffentlichen Dienst regelt; drittens eine Kreditaktion zur Herstellung normaler Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen, Herstellung normaler Anlagen — und auf diese normalen Anlagen, auf diesen einmal normal laufenden Betrieb kann man dann auch ein Investitionsprogramm aufbauen —, und weiterhin die vertiefte Mitarbeit an den internationalen Verkehrsorganisationen, die auch für uns, für die Österreichischen Bundesbahnen und für die österreichischen Eisenbahnen, nur von Vorteil sein kann.

Ich möchte aber hier nur ein Kapitel noch kurz streifen, das ich auch anläßlich der Aussprache im Finanz- und Budgetausschuß erwähnt habe und das mein Heimatland betrifft. Wir sind uns darüber im klaren, daß im kommenden Jahr keinerlei Mittel zur Verfügung stehen, aber es ist doch notwendig, daß sich das Verkehrsministerium ernstlich mit dem Problem der Schaffung einer Bahnverbindung zwischen Bleiburg und St. Paul im Lavanttal beschäftigt. Für dieses Gebiet, das bekanntlich nunmehr als ein wirtschaftlich rückständiges Gebiet bezeichnet wurde, muß auch von seiten des Verkehrsministeriums etwas geschehen. Im Handelsministerium beschäftigt man sich derzeit mit dem Plan, die Autobahn oder die Europastraße durch Kärnten auf der Strecke Villach—Klagenfurt durch das Rosental zu führen, also durch das Abstimmungsgebiet des Jahres 1920. Das Ministerium für Landesverteidigung hat bereits eine Garnison nach Bleiburg, knapp an die Grenze, verlegt. Es wäre zweckmäßig und erfreulich, wenn das Verkehrsministerium der gegebenen Anregung, diese Frage der Bahnverbindung wenigstens einmal auf ihre Wirtschaftlichkeit, auf ihre Baumöglichkeit hin zu studieren, Folge geben würde. Es ist bedauerlich, daß durch die Kreditkürzungen im kommenden Jahr die Fortschritte in der Entwicklung der Eisenbahnen zu einem modernen Verkehrsmittel eine vorübergehende Hemmung erfahren. Aber die Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz sagen, daß zu erwarten ist, daß durch den baldigen Abschluß von Kreditoperationen im Rahmen der dem Bundesministerium für Finanzen auf Grund des Artikels II Abs. 4 des Bundesfinanzgesetzes erteilten Ermächtigung die Einschränkungen aufgehoben werden und im besonderen die Elektrifizierung der Südbahn fortgesetzt werden kann. Wir sind überzeugt, daß dem Herrn Bundesminister für Finanzen diese Kreditoperationen gelingen werden.

Meine Fraktion wird der Gruppe X des Finanzgesetzes zustimmen. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm:** Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann zum Wort.

Abgeordneter Dr. **Zechmann:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Kapitel Eisenbahnen — das habe ich jetzt gerade wieder gesehen — ist ein außerordentlich lebhaftes und interessantes Thema; es hat schon in der Vergangenheit immer die Gemüter stark erhitzt und in Erregung gebracht. Das ist eine alte Geschichte: Die Eisenbahnen sind nun einmal die Lebensadern des Vaterlandes, sie sind ein Machtfaktor, der sich sowohl politisch als auch wirtschaftlich immer wieder auswirken muß. Die Eisenbahnen stehen daher auch seit eh und je im Mittelpunkte

aller politischen Betrachtungen und auch der politischen Debatten und der politischen Kämpfe. Es ist heute wieder so: Überall findet man in der Presse, im Rundfunk, in den Versammlungen immer schwerste Gegensätze aufeinanderprallen, und zwar Gegensätze gerade aus der österreichischen Regierungskoalition heraus, wenn man auf das Kapitel Eisenbahnen zu sprechen kommt. Daher spreche ich auch über die Eisenbahnen. Ich rede niemandem zuliebe und ich rede niemandem zu Trotz. Ich sehe die Dinge von einer bestimmten Warte, so wie jeder andere sie auch von seiner Warte aus betrachtet. Und so, wie ich sie sehe und wie ich es damit meine, so sage ich es nun.

Man muß die schwierige Lage, in der sich die Österreichischen Bundesbahnen im Augenblick wieder befinden, schon näher betrachten. Man muß schon einen Schritt zurückmachen in die letzten 40 Jahre. Die Österreichischen Bundesbahnen haben nicht das Glück gehabt, sich in jener friedlichen Atmosphäre entwickeln zu können wie etwa die Schweizer Bundesbahnen. Die Österreichischen Bundesbahnen waren ständig in die allerbewegtesten politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzungen verwickelt und hineingesetzt. Schon der Zusammenbruch der Monarchie hat nicht nur diese auseinandergerissen, sondern er hat auch die Verkehrslinien zerrissen und den Fahrpark und die Fahrbetriebsmittel in einer sehr ungleichmäßigen Weise verteilt, wobei Österreich absolut nicht den besseren Teil bekommen hat. Dafür aber sind aus den Nachfolgestaaten die Beamten zurückgeströmt und mußten hier in Österreich untergebracht werden. Das alles begann also damals schon mit einer unerhörten Belastung. Dazu lag ja auch der Krieg hinter uns, der eine Verbesserung Jahre hindurch verhinderte, und dazu lag die ganze Wirtschaft auf dem Boden, und es mußte alles erst wieder in Bewegung gesetzt werden.

Wir haben schon gehört, daß die Reorganisation der österreichischen Bahnen eigentlich im Jahre 1923 eingesetzt hat und im wesentlichen im Jahre 1934 mit einer großen Zentralisierungsmaßnahme abgeschlossen worden ist. Aber was sich zwischen 1923 und 1934 hinter den Kulissen macht- und wirtschaftspolitisch abgespielt hat, ist eigentlich interessanter als die Reorganisation der Bahnen als solche. Dahinter waren Machtkämpfe zwischen den Vertretern der Verstaatlichungstheorie einerseits und den Vertretern der Verprivatisierungstheorie andererseits. Dahinter stand aber auch der Kampf derer, die den Standpunkt vertraten, daß die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen die einzig richtige Maßnahme sei oder einen wesentlichen Teil derselben darstelle, und auf der anderen Seite standen die, die nachweisen wollten, ja sogar teilweise in der Lage waren, nachzuweisen, daß der elektrische Betrieb nicht rentabel und der Dampfbetrieb beträchtlich wirtschaftlicher sei. Und so ging der Kampf hin und her. Schon damals zeigten sich sehr starke Einflüsse der Industrie, die teilweise so stark waren, daß sie die gesamte Verwaltung überschatteten. Teilweise aber war es so, daß eigentlich die Gewerkschaft die ganze Verwaltung in der Hand hatte. Es ist nicht das erstemal, wenn man heute von einem „roten Königreich" spricht. Das war damals schon vorhanden. *(Abg. Freund: Es gab auch einen „braunen König"!)* Aber das war eigentlich gar nicht so etwas Aufregendes, denn damals war es berechtigt, weil der „rote König" in dieser Zeit König hieß.

Aber nach dem Jahre 1934 änderte sich wieder einiges, und zwar wirkte sich diese Änderung neuerlich außerordentlich störend auf die weitere Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen aus. Damals bestand, wie wir wissen, ein Zustand, der uns wieder an den heutigen erinnert. Es war plötzlich das Parlament ausgeschaltet, nur mit dem Unterschied, daß sich dies damals an einem Tag vollzog und heute das Parlament schön langsam in ein Schattendasein gedrängt wird. Aber der daraufhin erfolgende Verfassungssalto hatte seine außerordentlich schweren Auswirkungen auch auf die Österreichischen Bundesbahnen.

Es ist ja kein Geheimnis und man kann darüber ruhig sprechen, daß damals in jeder Verwaltungsstelle und in jeder Dienststelle der Österreichischen Bundesbahnen gleichzeitig eine Dienststelle der Vaterländischen Front entstand. Es ist auch gar kein Geheimnis, daß damals eine ganze Reihe guter und bester Beamter aus politischen Gründen aus dem Dienste ausscheiden mußte, und es ist auch bekannt, daß die normale Dienstbeschreibung des gesamten Personals insofern eine sehr beachtliche Abänderung erfuhr, als sie ergänzt wurde durch die politische Beschreibung. Es hatte jeder seine normale Dienstbeschreibung, also die Feststellung seiner Eigenschaften als Beamter, und daneben hatte er einen braunen, roten oder schwarzen Punkt. Diese zweite Beschreibung drängte allerdings mehr und mehr die wirkliche Dienstbeschreibung in den Hintergrund. So ging man dann allmählich einem Zustand entgegen, der nicht nur die Bundesbahnen, sondern die ganze österreichische Wirtschaft und Verwaltung erfaßte.

Und dann kam das Jahr 1938 mit seinen geradezu alles auf den Kopf stellenden Durcheinanderwirbelungen des ganzen Verwaltungs-

körpers der Österreichischen Bundesbahnen. Damit komme ich zu einem Punkt, wo ich meinem Kollegen Dr. Weiß widersprechen muß. Ich bin nämlich nicht der Meinung, daß der Unterschied damals darin lag, daß nun eine unerhörte Zentralisierung eintrat, sondern die im Jahre 1934 vor sich gegangene Zentralisierung in den Österreichischen Bundesbahnen wurde nun in das Gegenteil verwandelt: es wurde dezentralisiert. Die Generaldirektion hatte damals alle Befugnisse auf sich vereinigt, hatte die Direktionen zu einem absoluten Nichts herabgewürdigt, hatte schwache Betriebsinspektorate daraus gemacht, nur die Namen blieben erhalten. Das alles wurde nun widerrufen. Die Direktionen bekamen eine unerhörte Machtfülle, Ämter wurden geschaffen, deren Machtbefugnisse weitaus größer waren als die der heutigen Direktionen oder die der seinerzeitigen Direktionen vor 1938. Also eine Dezentralisierung trat ein, eine Stärkung der Direktionen. Die Weisungen des Ministeriums waren bei weitem nicht so weitgehend, wie etwa heute die Machtbefugnisse der Generaldirektion beziehungsweise des Ministeriums es sind.

Aber dazu kam noch ein anderer Umstand. So wie früher der Fachbeamte stark in den Hintergrund gedrängt wurde und eine ganze Reihe von besten Beamten aus dem Dienst weichen mußte, so drehte sich nun wieder das Rad um 180 Grad. Die früher gegangen waren, kamen wieder, und dafür mußten andere aus politischen Gründen weichen. Ich sage es ganz offen: Die Stelle des Fachmannes nahm auf weitesten Gebieten der „Alte Kämpfer" ein. Es war das ein Verhängnis, denn man erkannte, als der Krieg ausbrach, mit elementarster Deutlichkeit, welche Fehler hier gemacht worden waren, und es mußten in den nächsten Jahren zahlreiche Umbesetzungen erfolgen, die wieder schwerste Eingriffe in das ganze Verwaltungsgefüge zur Folge hatten. Dazu mußten neue Vorschriften gelernt werden, und das alles in einem Eilzugstempo. Weiter wurde die ganze Organisation geändert, der Verkehr schnellte plötzlich in die Höhe, vieles, ja beinahe alles wurde mit einem Schlag anders: es trat eine unerhörte Belastung der Verwaltung und des gesamten Personals ein.

Der Krieg selbst hat in seiner Totalität dann nicht nur die gesamte Wirtschaft, sondern vor allem wieder die Eisenbahnen getroffen, denn die Eisenbahnen als die Lebensadern jedes Volkes sind ja das Empfindlichste. Trifft man die, dann trifft man die ganze Volkswirtschaft, dann trifft man das Volk. Und in welchem Zustand befanden sich dann im Jahre 1945 die Österreichischen Bundesbahnen! Das alles darf man nicht übersehen. Man muß wissen, wie es damals aussah. Man muß wissen, daß 40 Prozent aller Linien damals unbefahrbar waren, daß 380 oder 381 Brücken zerstört oder schwer beschädigt waren, daß fast alle Werkstätten und alle Betriebswerke zertrümmert lagen, daß der gesamte Wagen- und Lokomotivpark, soweit er nicht beschädigt war, sehr stark von den Besatzungsmächten in ihre „Befreiungstätigkeit" einbezogen wurde. Und Österreich wurde auch auf diesem Gebiet außerordentlich zur Ader gelassen.

Es geschah damals etwas noch viel Verhängnisvolleres. Man hatte schon aus den Jahren 1934 bis 1938 klar die Tatsache erkennen müssen, daß sich Können, Wissen und Erfahrung niemals ersetzen lassen durch politisches Wohlverhalten! *(Beifall bei der FPÖ.)* Trotzdem hatte man im Jahre 1945 — ich billige gerne zu: über Auftrag der Besatzungsmächte — in einem geradezu unvorstellbaren Ausmaß einen Eingriff in die Verwaltungsorganisation gemacht, der jede Verwaltungsorganisation zerstören mußte. Eine solche Roßkur, Tausende, Zehntausende guter, bester, erfahrenster Beamter einfach hinauszuwerfen, hält eine Verwaltung nicht aus. Und daher war auch zu allen anderen Mängeln noch der Mangel gekommen, daß faktisch gar keine Verwaltungsorganisation da war. Denn es wäre ein trauriges Zeugnis für die Leute vorher und nachher, wenn man sagen könnte: Wir haben die Verwaltung aus dem Boden gestampft, es waren neue Männer da und alles funktionierte; dann würden wir damit auch sagen, daß der Eisenbahndienst etwas so Simples ist wie etwa eine Kindereisenbahn. Nein! Die Verwaltung des Eisenbahndienstes, die ganze Betriebsführung erfordert ja eine jahrelange Schulung und eine noch viel längere Erfahrung, um wirklich zu funktionieren. Und es war sehr betrüblich, als ich in den Jahren 1945 und 1946 über Aufforderung des englischen Hauptquartiers Freiwillige aufzubringen hatte, die dem Wiederaufbau der Österreichischen Bundesbahnen zugeführt werden sollten: Ich habe damals tausend Mann an Freiwilligen im Lager zusammengebracht; aber dann kam der Bescheid von der Kärntner Landesregierung: Wird nicht angenommen!, obwohl wir nur um Kost und sonst nichts arbeiten wollten.

Es mag in den allgemeinen Verhältnissen gelegen sein; aber wer nur eine blasse Ahnung vom Verkehr und von seinen komplizierten Einrichtungen hat, der wird verstehen, mit welchen Schwierigkeiten damals der Wiederaufbau verbunden sein mußte. Es war ja nicht so, wie man es gerne gehört hätte oder wie etwa irgendein anderer Betrieb das vielleicht gemacht hätte, daß man sagte: Es liegt alles in Trümmern, jetzt benützen wir die

Gelegenheit und bauen es ganz modern wieder auf! Das war nicht möglich, weil die ganze Wirtschaft ja darauf wartete, daß die Züglein wieder fahren. Man mußte daher mit Provisorien arbeiten. Es herrschte Materialmangel und es herrschte Geldmangel. Es war keine Organisation da. Erst in den letzten fünf Jahren etwa konnte man auch darangehen, wirklich mit modernisierenden Maßnahmen einzugreifen. Was das heißt, kann wohl kaum einer ermessen, der jemals nur ein wenig eingedrungen ist in die Geheimnisse des Betriebes und des Eisenbahndienstes, der ja, von außen, vom Zugfenster oder von der Straße aus gesehen, ganz anders ausschaut, als er sich in praxi abspielt. Es darf daher nicht ohneweiters gesagt werden, daß einfach nichts gemacht wurde. Es kostet die Modernisierung einer Eisenbahn aus dem Zustand heraus, in dem sich die Österreichischen Bundesbahnen befinden, etwa zu dem Zustand, in dem sich die heutigen Schweizer Bundesbahnen befinden, ja beachtlich mehr, als jemals an Geld zur Verfügung stand. Das muß man dabei auch bedenken, und so sind wir nun in die Gegenwart hineingekommen.

Wenn wir Vergleiche anstellen und die Eisenbahnen in den übrigen Nachfolgestaaten anschauen, dann kommt ein absolutes Plus für die Österreichischen Bundesbahnen heraus. Das muß klar gesagt werden. In den Nachfolgestaaten wird man heute noch sehr stark an die österreichische Monarchie erinnert. Aber dieser Vergleich wird ja nicht gezogen. Merkwürdigerweise werden die Österreichischen Bundesbahnen immer nur mit den Schweizerischen Bundesbahnen verglichen, und das geht zuungunsten der Österreichischen Bundesbahnen aus; da kann man sagen: 10 : 1 für die Schweiz. Es ist ja klar: Wenn man Jahrzehnte hindurch kontinuierlich, durch gar nichts gestört, aufbauen konnte und wenn man wesentlich mehr Mittel zur Verfügung hat, als Österreich sie jemals hatte, dann wäre es ja doch ein verdammtes Wunder, wenn sie dann noch nicht weiter wären als wir. Auch der Vergleich mit anderen Ländern, etwa mit Deutschland, mag noch nicht ganz zu unseren Gunsten ausgehen. Schwerste Sorge aber erfüllt uns, wenn wir heute hineinschauen in die rapide technische und industrielle Entwicklung, wenn wir erkennen, wie der Güterbedarf steigt, wie die Bewegungen von Menschen und Gütern sowie die Verkehrsverbindungen immer größer, immer lebhafter werden und wie das Aneinanderrücken der europäischen Staaten doch allmählich die ersten Ansätze zeigt und daher der Verkehr noch mehr steigen muß. Und erst wenn man den Gedanken ausdehnen mag dahin, daß es einmal möglich sein könnte, daß auch im Osten wieder normale europäische Verhältnisse einkehren, was glauben Sie, was dann für ein gewaltiger Verkehrsstrom sich nach dem Osten und Südosten auftun würde, der ausschließlich über Österreich geleitet werden wird!

Allen diesen Dingen sind wir nicht gewachsen. Wir sind nur zu 50 Prozent elektrifiziert. Wir haben noch auf vielen Strecken veraltete Sicherungsanlagen, wir haben noch viel eingleisige Strecken, wir haben eine ganze Reihe von Bergstrecken, die absolut noch nicht restlos lehnengesichert sind; unser Fahrpark ist keineswegs noch auf jener modernen Höhe, die eine gewisse Reserve ermöglichte und eine gewisse Flüssigkeit für die Zukunft garantierte. Da muß einen die Sorge beschleichen. Ich muß hier unwillkürlich an einen alten römischen Feldherrn denken, der bei seinen Triumphzügen durch Rom immer einen Sklaven hinter sich stehen hatte, der ihm zuflüstern mußte: „Bedenke, daß du sterblich bist! Bedenke, daß du sterblich bist!“ Da kommt mir der Gedanke, es müßte bei allen Entscheidungen finanzieller Natur irgendein attraktiver Engel hinter den maßgebenden Männern, vor allem aber hinter unserem Finanzminister stehen, der ihm ständig ins Ohr flüsterte: „Bedenke, daß die Eisenbahnen ja die Lebensadern des Vaterlandes sind!“

Denn eines muß erkannt werden: Eine Kürzung des Budgets für das Kapitel Eisenbahnen erscheint mir in dieser Zeit, bei diesen Ausblicken in die Zukunft geradezu gefährlich, geradezu katastrophal. Ich verschließe mich nicht der Tatsache, daß wir eine ganze Reihe anderer Gebiete haben, wo ebenfalls Kürzungen vorgenommen werden, die wir nicht begreifen, die wir nicht verstehen. Aber hier verstehe ich es noch viel weniger, als Sie es verstehen, und zwar deshalb, weil in meinem Ohr noch immer die vielen Versprechungen nachklingen, die uns unter anderem auch eine vollständige sofortige Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen in Aussicht gestellt haben — beide haben Sie es versprochen —, ebenso die großen Aufwendungen für Modernisierung des Verkehrs und so weiter. Und nun das Ende vom Lied: eine sehr beachtliche Kürzung.

Ein moderner Verkehr, der noch eine Daseinsberechtigung haben will, der Anspruch darauf erhebt, eine wirkliche Lebensader zu sein, muß vor allem schnell, sicher und billig sein, und wenn er Menschen befördert, muß er auch noch Bequemlichkeit vergeben können.

Nun, billig! Dieses Attribut können die Österreichischen Bundesbahnen für sich in Anspruch nehmen. Das hört wahrscheinlich nicht jeder gerne, aber es ist so; wenn man andere Länder zum Vergleich heranzieht — und wir haben es heute ja schon gehört —, dann

sind wir billig. Wenn man mit anderen Verkehrsmitteln vergleicht, dann sind wir auch billig, und wenn man aber erst nachrechnet, was der Betrieb kostet, und die ganzen Aufwendungen in Betracht zieht, dann müssen wir erst recht zur Überzeugung kommen, daß wir billig sind. Daß unsere Tarife nicht kostendeckend sind, das ist eine unbestreitbare Tatsache.

Wenn ich aber nun sagen würde, wir sind auch schnell, dann könnte da und dort ein berechtigtes hämisches Lächeln entstehen. Wenn ich bedenke, daß ein Expreßzug von Wien nach Villach eine Reisegeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern hat, dann kommt mir vor, daß das in der Mitte des 20. Jahrhunderts etwas niedrig, etwas wenig ist. Und es ist wahr, wenn einer sagt, daß man schon vor 50 Jahren mit dieser Geschwindigkeit gefahren ist. Wenn man es dabei bewenden ließe, dann würde man sagen: Also das ist der beste Beweis, daß es keinen Fortschritt gab, denn es ist nachweisbar, daß vor 50 Jahren bereits ein Schnellzug 40 Kilometer Geschwindigkeit hatte, und es ist nachweisbar, daß beim Rom-Expreß heute die Reisegeschwindigkeit auch nur 40 Kilometer beträgt. Freilich es ist ein beachtlicher Unterschied, ob ein Züglein auf der Ebene dahinbraust oder ob es über einen Berg fährt, und es ist nicht dasselbe, ob da ein Züglein mit fünf zweiachsigen Wägelchen mit insgesamt 60 Tonnen irgendwo fährt oder ob es ein Zug mit 20 Vierachsern und 800 Tonnen ist. Da liegt schon ein Fortschritt drinnen. Und es ist auch nicht gleich, ob es gerade dahingeht oder in vielen Bogen und Windungen. Ebenso ist es ein bedeutender Unterschied, ob ich einen neuen, absolut sicheren Unterbau unter meinen Rädern habe oder einen durch zwei Kriege erschütterten, der noch keineswegs auf die volle Höhe etwa eines Neubaues gebracht werden konnte. Das alles muß dabei ins Kalkül gezogen werden. Trotzdem wage ich zu sagen, daß 40 Kilometer in diesem modernen Zeitalter wahrhaftig nichts Imponierendes sind. Freilich müssen eine Unmenge von Langsamfahrstellen und verschiedene andere Dinge einkalkuliert werden, aber dennoch: ich könnte mir schon einen etwas weitergehenden Fortschritt vorstellen.

Bequem, meine Damen und Herren, sind wir schon da und dort, aber bei weitem nicht überall. Vor allem empfinde ich es schmerzlich, daß insbesondere der Mangel an Bequemlichkeit auf Kosten der heimischen Bevölkerung geht. Da ist das Älteste und Schlechteste gerade noch gut genug. Hier müßte man schon bedenken, obwohl wir ein Fremdenverkehrsland sind, daß auch unsere Menschen den Fremden, die zu uns kommen, gleichwertig sind.

Die Sicherheit unseres Verkehrs. Wenn man die verschiedenen Verkehrsunfälle betrachtet, die wir hatten und die unerhört bedauerlich sind, dann kann man daraus nicht die Berechtigung ableiten, von allzu großer Sicherheit zu sprechen. Aber auch da muß man ebenfalls woanders hinschauen, und wenn man bedenkt, daß von 5754 Unfällen, die teils tödlich, teils mit schweren Verwundungen ausgegangen sind, nur 211 auf die Bundesbahnen entfallen, und wenn man weiter bedenkt, daß die Bundesbahnen ja der weitaus größte Verkehrsträger sind, und wenn man weiß, daß von diesen 211 Unfällen ungefähr die Hälfte auf Eigenverschulden zurückzuführen waren, dann kann man eigentlich nicht sagen, daß der Unsicherheitsfaktor bei den Österreichischen Bundesbahnen übermäßig groß wäre.

Ich selbst komme allerdings über einen Gedanken nicht hinweg. Ich erinnere mich immer an das letzte große Unglück in Kärnten und verstehe heute noch nicht, wieso es dort nur einen Schuldtragenden gab. Wenn man die ganze Verkehrsmaschinerie und die Zusammenhänge kennt, dann versteht man das nicht ganz. Es ist hier aber vielleicht nur nicht der richtige Platz, das jetzt zu untersuchen. Das ist nur ein Nebengedanke meinerseits am Rande des Ganzen.

Aber was die Welt und was alle Politiker und Wirtschafter aufregt, das ist das Defizit bei den Österreichischen Bundesbahnen. 1600 Millionen Schilling und noch einiges dazu — das ist kein Pappenstiel! Das ist immerhin ein Defizit, das sich sehen lassen kann. *(Abg. Polcar: Wir haben halt einen Ehrgeiz!)* Und da sehen wir auch wieder die Vertreter der verschiedenen Meinungen. Die einen sagen: Ja, das ist darauf zurückzuführen, daß die Bundesbahnen eben ein Staatsbetrieb sind, und die anderen wiederum sagen, das kommt von diesen vielen Pensionisten, und beide Seiten der Koalition sind da ganz verschiedener Meinung.

Meine Damen und Herren! Reichen Sie sich die Hände! An diesem Defizit haben Sie, beide Seiten, Ihr gerütteltes Maß an Schuld, ganz gleichmäßig verteilt, denn dieses Defizit ist darauf zurückzuführen, daß man so viele Pensionisten geschaffen hat, die gar nicht notwendig wären. Ein Drittel aller Pensionisten im Jahre 1950 war noch viele Jahre dienstfähig und hatte nicht ausgedient. Das ist eine Ursache.

Sie haben aber auch miteinander die Budgets gemacht, Sie haben miteinander die Möglichkeit gehabt, den Eisenbahnbetrieb zu reorganisieren, mehr Mittel dazu herzugeben, denn alles, was modern ist, fängt an, rentabel zu werden. Alles Alte ist unrentabel. Ich meine

also: Ziehen wir darunter einen Strich, denn hier besteht auf beiden Seiten das gleiche Gewichtlein und die Waagschalen bleiben horizontal.

Nun fehlt es allerdings nicht an Vorschlägen, wie man diesem Defizit beikommen könnte. Das ist ja das Wesentliche, zu fragen, wie man ein Defizit abbauen könnte, und es gibt da eine ganze Anzahl von griffbereiten Beispielen, die meistens aus Übersee herüberkommen. Immer wieder hört man, man müßte doch die Bahnen entstaatlichen oder man müßte zumindestens überall privatwirtschaftliche Grundsätze einführen, dann würde man wahrscheinlich das Defizit sehr rasch weghaben. Meine Damen und Herren! Wenn man rein privatwirtschaftlich denken würde, dann, das wage ich zu sagen, wäre es mir ein leichtes, dieses Defizit in kurzer Zeit zu beseitigen. *(Ruf bei der ÖVP: Bei der Spielzeugeisenbahn!)* Aber da fängt es schon an. Wir brauchen nur die Tarife zu erhöhen, wir können sie sehr maßgeblich erhöhen, denn wir sind, wie wir gehört haben, sehr weit zurück, und dann frage ich Sie: Sind Sie einverstanden damit? Dann werden Sie schon auf die größten Schwierigkeiten stoßen und werden sagen: So haben wir das Christentum nicht gemeint, sondern da muß es andere Möglichkeiten geben! Ja, natürlich gibt es andere Möglichkeiten, wenn ich zum Beispiel einen ganz neuen Betrieb habe. Es gibt in Amerika ganz moderne Eisenbahnbetriebe, die tatsächlich rentabel sind. Ja, das haben wir aber nicht. Auf der einen Seite verweigern wir dem Ressort die Mittel, sich zu modernisieren, und auf der anderen Seite sagen wir: Du mußt als ganz alter Betrieb genau so rentabel sein wie der funkelnagelneue in Amerika.

Aber es gibt da auch noch andere Dinge. Wir wissen, daß da einmal in Belgien — ich glaube, es war heuer im Frühjahr — ein großes Grubenunglück war, das Hunderte von Opfern gefordert hat. Es wurde festgestellt, daß diese Grube gerade noch rentabel war. Es wurde aber auch festgestellt, daß alle Sicherungsmaßnahmen in dieser Grube nicht durchgeführt wurden, weil sie viel zuviel Geld gekostet hätten, weil dann die Grube nicht mehr rentabel gewesen wäre. Das ist auch ein Punkt. Man könnte zum Beispiel ganz skrupellos auf dem Standpunkt stehen: Fahren wir, was das Zeug hält, es geht noch! Es geht vielleicht noch drei, vier oder fünf Jahre. Man könnte da einen Gewinn herausschinden, die Tarife erhöhen, nichts mehr erneuern, gar nichts: Fahren wir! Und wenn man dann rechtzeitig ein Flugzeug hat, dann kann man mit einem recht schönen Gewinn abhauen. Sehen Sie, das sind die Hemmnisse, die in Wirklichkeit da sind. Bei einem solchen Betrieb, der dem ganzen Volk und der ganzen Wirtschaft dient und verantwortlich ist, von dem eigentlich die übrige Wirtschaft abhängt, sind viele privatwirtschaftliche Möglichkeiten ausgeschaltet und viele privatwirtschaftliche Methoden unerlaubt. Deshalb kann man da nicht einfach sagen: Machen wir es privatwirtschaftlich! Dort gibt es auch Positives und Negatives.

Damit komme ich zu einem ganz heiklen Kapitel, und das hört man immer wieder im Zusammenhang mit der notwendigen Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen erörtert, das ist die Frage der Verwaltungsreform. Man hört immer wieder: Was uns fehlt, das ist die Verwaltungsreform. Aber das geht nicht allein die Bundesbahnen an, sondern das gilt für alle staatlichen Ämter und Behörden. Verwaltungsreform ist ein Schlager, den man noch zu allen Zeiten und von allen Systemen mit mehr oder weniger heftiger Betonung gehört hat. Von Verwaltungsreform hört man auch bei den Wahlen sehr viel. Kommt eine ganz gründliche Verwaltungsreform, dann haben wir kein Defizit mehr bei der Bahn, dann blüht die Post auf, dann wird es in allen Ämtern anders! Und es gibt viele, die sagen: Ja, das ist der Richtige, den wähle ich!, und er wählt den, der die radikalste Verwaltungsreform angekündigt hat. Eine Weile darauf freut er sich schon auf den Wind, auf den Wirbel, der jetzt auf Grund der Verwaltungsreform hineinkommen wird in die Ämter, und er geht leichteren Herzens in so ein Amt hinein, klopft nicht mehr unten, sondern oben an, denn er ist einer, der weiß, was nun kommen wird. Und dann wartet er und wartet vergeblich, und dann, wie es bei allen diesen Dingen ist, vergißt er halt darauf.

Jetzt gibt es so viele Vorstellungen über die Verwaltungsreform. Die einfachste ist die: Schmeißt die Hälfte der Beamten hinaus — Beamtenabbau ist eine solche simple Vorstellung —, dann brauchen wir nur die Hälfte der Beamten zu bezahlen und haben eben soundsoviel Geld erspart! Oder aber man hört gar nicht selten, man müßte die Beamten herausnehmen und in die Privatwirtschaft überführen. Man könnte dabei der Privatwirtschaft einen großen Nutzen bringen und der Verwaltung eine große Belastung ersparen. Man hört auch, man könnte einmal in die Ämter einen richtigen Zug hineinbringen, indem man privatwirtschaftliche Grundsätze einführt oder noch besser einen Mann aus der Privatwirtschaft einmal bei den Bundesbahnen einsetzt, der dann, so wie die modernen Manager das eben machen, dort einmal Ordnung schafft.

Das sind lauter Dinge, die ernst gemeint sind. Ich habe auch Vorschläge gehört, nach denen man das Eisenbahnpersonal mehr zum

Schadenersatz heranziehen soll, denn es werden ja beim Verschieben und so weiter allerhand Schäden angerichtet, die manchmal sehr groß sind. In jedem Zeitalter waren sie das, aber auch nach 1945 sind sie besonders groß gewesen. Wenn man die Betriebsausweise anschaut, dann sieht man, daß diese Schäden von 1945 bis 1948 weitaus größer waren als während des Krieges. Aber das wird überall und immer wieder sein, und für diesen Vorschlag gibt es nun ein Beispiel. Es gibt nur einen Staat, der die Amtshaftung, wie wir auch eine haben, in ganz anderer, in ganz radikaler Form hat, und zwar ist das die Sowjetunion. Ich habe das Glück gehabt, die dortigen Eisenbahnvorschriften, die allein wieder aus 25 Untervorschriften bestehen, einmal übersetzt zu bekommen, und daraus habe ich entnommen, daß die Bezahlung der Eisenbahner in der Sowjetunion keineswegs schlecht ist. Ich habe daraus auch ersehen, daß unerhörte Prämien für Mehrleistungen gezahlt werden und daß diese Prämien sogar so weit gehen können, daß sich das Monatseinkommen eines Bediensteten verdoppelt, wenn einer zum Beispiel seine Dienstzeit einfach nicht einhält, sondern darüber hinaus auch in der Ruhezeit fährt. Aber daneben besteht die Haftungsvorschrift. Der Bedienstete hat für jeden Schaden, den er verursacht, voll zu haften. Wenn er einen einzigen Waggon beim Verschub zusammendrischt, dann ist er für sein ganzes Leben lang versorgt. Man ist zwar großzügig und sagt: Du brauchst nicht das ganze zu zahlen, sondern vielleicht nur die Hälfte oder drei Viertel — aber man stelle sich das vor! Oder es macht ein Lokomotivführer seine Lokomotive kaputt und kommt dabei mit dem Leben davon. Der kann sein ganzes Leben lang die Raten nicht abzahlen. Das spielt sich tatsächlich ab. Aber auch da ist ein Ausgleich dadurch geschaffen, daß seine Frau und seine Kinder im Betrieb arbeiten können; sie können nebenbei verdienen, aber sie zahlen mit. Und so zahlt eine Eisenbahnerfamilie jahraus, jahrein bis zum Sarg immer wieder die Schäden, die der Mann einmal vor 30 Jahren angerichtet hat. Das ist also kein nachahmenswertes Beispiel für uns.

Auch der Beamtenabbau ist absolut kein geeignetes Mittel, Verwaltungsreform zu machen. Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen eine solche Verwaltungsreform im Jahre 1934 in der Art gehabt, daß wir zentralisiert haben. Dadurch sollten soundso viele Beamte freiwerden. Die sind zum Teil auch freigeworden — man hat sie eingesperrt oder pensioniert. Es sind auch noch andere freigeworden, aber in kurzer Zeit haben wir bei den Zentralstellen in Wien wieder eine vollständige Auffüllung gehabt, und es waren gleich viel da, wie vorher draußen bei den Direktionen. Also da hat sich der Abbau eigentlich nicht besonders ausgewirkt. *(Präsident Dr. Gorbach übernimmt den Vorsitz.)*

Daß der politische Abbau nicht nur schädlich, sondern geradezu organisationszerstörend ist, das hat sich ja schon herumgesprochen, denn hier wird und wurde das Fundament jeder Verwaltung zerstört. Das Fundament einer Verwaltung besteht in dem Grundsatz, daß der Beamte der unbestechliche Vollzieher der Gesetze ist, der treuhändige Verwahrer des Volksvermögens, der Hüter der legalen Ordnung. Wenn man da auf einmal eingreift und das durch einen Griff, sei er politischer oder unpolitischer Natur, auseinanderreißt, dann zerstört man das staatstragende Grundprinzip. Man kann auf dieser Basis nicht operieren.

Es wäre aber auch ein großer Fehler, wollte man heute sonst irgendwie die Leute etwa in andere Betriebe überführen. Wo soll man sie denn hinführen? Wer soll wohin kommen? Nehmen wir an, es wären soundso viele Beamte freigeworden. In welche Betriebe soll man sie geben? Das wäre von vornherein ein Verlustgeschäft; ein Verlustgeschäft einmal für den Beamten, weil er seine ganze Erfahrung jetzt auf den Nagel hängen kann und umlernen muß, es wäre aber auch ein Verlustgeschäft für das Amt, das einen erfahrenen Arbeiter verloren hat, es wäre ein Verlustgeschäft für die Unternehmung, die einen Neuling übernimmt, den sie nicht als Neuling bezahlen darf. Und dann ist die Frage: Ist dort überhaupt ein Posten frei? Wenn er frei ist, wenn so viele frei sind, dann können sie bis jetzt schon nicht notwendig gewesen sein, dann ist es auch ein Unsinn, die Beamten dorthin zu überführen. Wenn sie aber nicht frei sind, dann ist die Frage: Wer soll denn dort weichen, und wo soll der Betreffende dann hin? Also das ist auch kein geeigneter Weg zu einer Verwaltungsreform.

Oder die Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze, das Hineinsetzen von Menschen aus der Privatindustrie mit starken Armen und mit Initiative! Dabei übersieht man eines: Die Verwaltung kann niemals dynamisch sein, die Verwaltung muß statisch bleiben. Dynamisch muß der Gesetzgeber sein, die Verwaltung aber hat der ruhende Pol in der Erscheinungen Flucht zu bleiben. Da kann man nicht eine Revolution machen und sofort alles über den Haufen werfen, sondern da gibt es nur eine evolutionäre Entwicklung, die mit der gesamten Staatsentwicklung geht. Nur so ist das möglich.

Wir haben gerade bei den Bundesbahnen ein treffliches Beispiel, wo man den Versuch unternommen hat, einen starken Mann aus der Privatindustrie hineinzusetzen, der nun Wind

und Wirbel machen sollte. Ich denke da an die Ära Strafella — mir fällt gerade kein besserer Name ein, vielleicht gibt es auch kein besseres Beispiel. Aber er hat es probiert und hat Wind gemacht — Wind war damals überhaupt sehr in Mode — und hat Staub aufgewirbelt. Aber der Staub senkte sich nieder, und als der Staub und der Name Strafella weggeräumt war, war darunter, was vorher schon dagewesen ist. Also auch das hat gezeigt, daß es so nicht geht.

Bleibt der Manager, der heute noch dort und da existiert. Sogar in meinem Heimatlande Kärnten ist jetzt einer am Werk, der in Verwaltungsreform macht, der mit sehr starken Ellbogen darin arbeitet. *(Abg. Probst: Seinen Namen sollt ihr nie erfahren!)* Ich bin sehr neugierig auf die Ergebnisse. Der Manager ist eine Nachkriegserscheinung in Europa, eine Erscheinung, die wir von Amerika übernommen haben, nur mit dem Unterschied, daß in Amerika der Manager bereits eine erwachsene, eine ausgewachsene Angelegenheit ist. Man hat inzwischen in Amerika entdeckt, daß ein Manager nicht allein mit den Ellbogen, sondern auch mit dem Kopf arbeiten muß und daß es nicht genügt, einen göttlichen Funken nur einmal zu haben, sondern daß gerade für eine Verwaltungsreform eine ganze Serie von göttlichen Funken notwendig ist. Bei uns aber steckt der Manager noch in den Flegeljahren. Sprechen wir es ganz offen aus! Und wenn man so einen in die Verwaltung hineinsetzt, so wird er natürlich zunächst einmal vielleicht einen außerordentlich guten Eindruck in der Öffentlichkeit erwecken, weil er alles durcheinanderwirbelt und alles umorganisiert, alles zusammen- und auseinanderreißt. Nach einiger Zeit aber bekommt er die Managerkrankheit, geht auf Erholung und setzt dann irgendwo anders dasselbe Unheil weiter fort. Das ist also auch keine geeignete Grundlage.

Aber dann ist die Frage berechtigt: Kann man überhaupt eine Verwaltungsreform durchführen, und wie soll man es dann machen? Es ist nicht so einfach, eine Verwaltungsreform aus dem Ärmel zu schütteln, aber die Grundvoraussetzungen, die Grundsätze einer Verwaltungsreform müssen unverkennbar sein, und die liegen vor.

Die erste Voraussetzung für eine gesunde Verwaltungsreform sind einmal einfache und gesunde Gesetze. Was heute nur dadurch an Zeit und an Arbeitskraft vergeudet wird, weil wir ein unendliches Gestrüpp von Gesetzen haben, davon machen sich die wenigsten eine Vorstellung. Nehmen wir nur einige Beispiele heraus, etwa unsere Bundesverfassung. Unsere Bundesverfassung, sollte man meinen, wäre eigentlich das, was das Fundament bedeutet, auf dem die ganze Verwaltung und das ganze staatliche Leben stehen. Dieses Fundament kommt aber in dem Augenblick schon ins Wanken, wo diese Verfassung durch eine gleiche nebenherlaufende Verfassung für eine bestimmte Menschengruppe aufgehoben wird. Damit ist es hier schon aus mit der fundamentalen Bedeutung einer Verfassung. Wenn es aber eine ganze Reihe solcher Nebengesetze gibt, dann fängt der schlichte Staatsbürger an, an der Richtigkeit und Wichtigkeit seiner Verfassung zu zweifeln, und der, der damit zu tun hat, fängt an nachzudenken und sich nicht mehr auszukennen.

Oder nehmen wir einmal das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz mit den vielen pensionsrechtlichen Bestimmungen, die nebenherlaufen. Sie sind zahllos, da kennt sich schon bald niemand mehr aus. Oder nehmen wir einmal zum Beispiel die Rechtssatzungen, die gerade das Eisenbahnwesen betreffen. Jetzt wird ja gerade ein Eisenbahngesetz gemacht. Ein bisserl spät, aber es wird jetzt gemacht. Es existieren heute noch, ich glaube, 33 oder 35 reichsrechtliche Vorschriften über das Eisenbahnwesen. Fragen Sie einen der Juristen, die damit zu tun haben, was für eine Fülle von Arbeit mit dieser Unzahl von Gesetzen, die sich zum Teil auch widersprechen, verursacht wird. Klare Gesetze, einfache Gesetze und vor allem möglichst viel in einem beisammen, damit man es auch findet, würde ein bedeutender Schritt zur Verwaltungsvereinfachung sein.

Ein Weiteres — das scheint mir auch eine sehr ernste Angelegenheit zu sein — ist die Wiederherstellung des Berufsethos. Das ist restlos verlorengegangen, es ist verschüttet unter viel politischem Schutt. Heute haben wir weder in der Öffentlichkeit eine Auffassung, die man als gesund betrachten kann, noch haben wir bei den Beamten jene Dienstauffassung, die unerläßlich ist, wenn einer seine Pflicht als Betreuer und Hüter des Volkswohles erfüllen soll. Der Beamte und vor allem der Eisenbahner ist ein Mensch zweiter Klasse.

Bei den Eisenbahnern war das von Anfang an so. Als das erste Bähnlein durch das Land raste, da hat ja nun nicht alles gejubelt, sondern das war zuerst ein Teufelswerk. Und die Eisenbahner sind von dort an fahrendes Volk, und fahrendes Volk hat immer eine Ausnahmestellung eingenommen. Fahrendes Volk hat man irgendwie von der Seite angeschaut, so wie die Seeleute. Die Seeleute sind auch ein fahrendes Volk. Von den Seeleuten weiß man in der Regel nur, daß sie in der ganzen Welt herumabenteuern, gute Frauenkenner sind und so weiter, aber ansonsten sind es Menschen, die außerhalb der normalen Gesellschaft

stehen. *(Abg. Altenburger: Damals war nicht so ein Jubel, als Sie Präsident des fahrenden Volkes geworden sind! — Heiterkeit.)* Ich war sowohl Seemann als auch Präsident des fahrenden Volkes, daher spreche ich als Fachmann auf beiden Gebieten. *(Heiterkeit.)*

Nun, der Eisenbahner so wie der Seemann — und das ist eine Erscheinung, die überall stimmt — ist rot. Der Eisenbahner ist in seiner Mehrheit rot, und der Seemann ist in seiner Mehrheit auch rot. Worauf ist das zurückzuführen? Das ist darauf zurückzuführen, daß diese fahrenden Menschen von Anfang an eben Außenseiter waren und daß man überall von diesen fahrenden Menschen abgerückt ist. Und zur Zeit der Industrialisierung, als der vierte Stand, der bisher vollständig vernachlässigt war, nun plötzlich auf eine soziale Ebene gehoben wurde, war es leider nicht das Bürgertum, das diesen Schritt getan hat, sondern es waren die andern. Ich glaube nicht, daß ich in den Verdacht komme, nun etwa der Sozialistischen Partei anzugehören. *(Abg. Altenburger: Das kann noch möglich werden!)* Sie können beruhigt sein, Sie haben gesagt, ich gehöre einer Klasse an, die nicht zu ihnen paßt. *(Heiterkeit.)* Also diese Gefahr besteht nicht; aber mein Grundsatz ist der: Sie können versichert sein, daß ich beide Seiten der Koalition gleich schätze. *(Abg. Probst: Freikartenbesitzer sind wir alle!)* Ich schätze überhaupt alle Menschen, von denen nicht nachgewiesen ist, daß sie Gauner sind. Wenn ich Sie schreien höre, Sie gegen diese und Sie gegen die andere Seite, so bin ich noch lange nicht überzeugt, daß Sie nun Gauner sind; obwohl ich sehr oft die Überzeugung gewinne, daß sowohl das eine als auch das andere richtig ist. Dabei wundere ich mich nur immer, wieso diese Koalition überhaupt zustandekam und wieso sie noch lebt. *(Abg. Kysela: Das ist ein Wunder! — Abg. Glaser: Das ist das österreichische Wunder! — Heiterkeit.)* Aber Tatsache ist, daß man, weil der Eisenbahner nun der alte „Rote" ist, den Eisenbahner deshalb meistens auch als Menschen zweiter Klasse behandelt.

Es ist aber noch etwas anderes: Wenn man einen Briefträger mit seiner schweren Tasche auf der Stiege in den dritten und vierten Stock eilen sieht, dann drängt sich einem der Gedanke auf: Der hat es schwer, Briefträger möchte ich keiner sein! Und wenn man an einem Weichenwärterhäuschen vorbeigeht, wo gerade der Weichenwärter in der Sonne steht oder am Fenster lehnt, dann sagen auch viele: So schön möchte ich es auch einmal haben in meinem Leben!

Und damit beginnt eine Beurteilung von zwei Menschenarten, die beide ihren Sack voll Verantwortung haben, die aber keineswegs mit dem Geld, das sie allmonatlich bekommen, überhonoriert sind. Deshalb muß zunächst wieder eine gewisse Achtung vor dem Beamten überhaupt einsetzen. Man kann ja von einem Beamten nicht verlangen, daß er eine ethische Auffassung von seinem Beruf hat, wenn er weiß, das Volk achtet ihn ja doch nicht.

Es ist erschütternd, in Zeitschriften so oft zu lesen, daß die Beamtenvalorisierung so eine Art Luxusgehälter schaffe und daß zum Beispiel ein Ministerialrat im Verhältnis zu einem Werksleiter viel zu gut bezahlt sei. Damit kommt man auf des Übels Wurzel; damit erkennt man, wie falsch heute schon das ganze Staatsgefüge aufgefaßt wird. Wenn man wüßte, was ein Ministerialbeamter eigentlich zu tun hat, wenn er es tun könnte, dann käme man nicht auf die Idee, daß ein Mann, der ein Ressort immerhin für den ganzen Staat unter sich hat, weniger zu tun hat als ein Werksleiter. Das ist eine verdammte Irrmeinung, aber es ist sehr leicht möglich, daß es in vielen Fällen heute stimmt.

Damit komme ich zur dritten Voraussetzung einer gesunden Verwaltungsreform: Warum ist man zu dem Urteil gekommen, daß der Ministerialbeamte, der Sektionschef, der Ministerialrat und so weiter weniger Verantwortung trägt als ein Werksleiter? Weil es dieser Beamte im Ministerium gar nicht mehr wagt, das, was ihm sein Verantwortungsgefühl und die Gesetze vorschreiben, tatsächlich auch durchzuführen! Auch da, meine Damen und Herren, nehmen Sie beide — ich will das gerecht verteilen — Ihren Teil Schuld auf sich, denn der ganze Verwaltungsapparat ist verpolitisiert! Es ist so! Sie werden es nicht gerne hören, aber es ist so.

Dabei haben Sie es gar nicht einmal notwendig. Sie müssen ja selber bedenken, daß mit der Verpolitisierung der Verwaltung ein Schritt nach abwärts getan wird. Schauen Sie sich das Verantwortungsbewußtsein der Eisenbahner, weil wir gerade bei der Eisenbahn sind, an! Da sagt Ihnen jeder draußen: Na ja, ich habe ja nichts zu reden. Der Vorgesetzte wagt gar keine Entscheidung. Er wagt aus zwei Gründen keine Entscheidung. Erstens weil die Zentralisierung der Österreichischen Bundesbahnen schon wieder so weit gegangen ist, daß heute draußen Beamte mit Hochschul- und Mittelschulbildung oder andere tüchtige und erfahrene Beamte keine wirklichen Befugnisse mehr haben; und das weiß jeder. Das weiß der Kleine, der Vorstand; er weiß, er kann ja eh nichts machen, denn er muß immer wieder in Wien anfragen. Es war der Herr Kollege Glaser, glaube ich, der unlängst ein paar treffende Beispiele

gerade aus diesem Sektor genannt hat. Auf diese Weise zerstört man das Ansehen der Vorgesetzten in den mittleren und unteren Stellen.

Dazu kommt aber noch etwas anderes, und das muß ich mit einem Beispiel einleiten. In St. Veit an der Glan hat ein schlichter Bürger von ebendort entdeckt, daß bei der Bahn Posten zu vergeben sind, daß junge Leute aufgenommen werden, und er hatte einen Sohn, der seiner Meinung nach gerade für den Eisenbahndienst geeignet wäre. Nun hat sich der Mann, der keiner Partei angehörte, an einige Freunde gewandt, was man da nun tun könne, und da hat man ihm gesagt: Da müssen Sie zur Bundesbahndirektion nach Villach gehen! Und ein guter Freund hat ihm gesagt: Mein Lieber, wenn du da nicht ein Parteibüchel hast, dann gehst du umsonst zur Bundesbahndirektion Villach! Ein Parteibüchel — aha! Das hat sich aber machen lassen, denn das läßt sich ja in solchen Fällen immer machen! Der Mann hat nach einiger Zeit sein Parteibüchel gehabt; er hat auch das richtige Parteibüchel gehabt, es war ein rotes und war gar kein Büchel, sondern eine Bestätigung, daß er und sein Sohn der Sozialistischen Partei beigetreten waren. Mit dieser Bestätigung kam er in die Direktion zum Personaldienst, um dort seinen Sohn irgendwie unterzubringen. Er hat aber gleich zur Vorsicht die Bestätigung herausgezogen und hat dabei allerdings — o Malheur! — den falschen Beamten erwischt *(schallende Heiterkeit)* und hat dem gesagt: Ich habe schon alles. Er hat ihm das also gezeigt, der Beamte hat es angeschaut — er hat es sehr gemessen angeschaut — und hat gesagt: Bitte, im Augenblick wird eigentlich niemand aufgenommen, obwohl damals in der Zeitung gestanden ist, daß Leute dieser und jener Qualitäten und dieses und jenes Alters aufgenommen würden.

Nun ist er wieder weg und nach St. Veit zurückgegangen und hat seinem Freund gesagt: Na jetzt habe ich es. Diesmal bin ich mit der Bestätigung gekommen, man hat mir trotzdem gesagt: Es wird niemand aufgenommen. Der Freund hat ihn gefragt: Bei wem warst denn? Und er hat ihm geantwortet: bei dem und dem. Da hat der Freund gesagt: Da hättest du aber eine andere haben müssen!

Nun hat sich der Mann die andere Bestätigung verschafft und mit dieser ist er wieder nach Villach gefahren. Jetzt aber war der betreffende Beamte nicht da, der Mann kam also wieder zur falschen Seite, er hat die Bestätigung vorgezeigt —, und sein Sohn wurde nun erst recht nicht aufgenommen!

Aber das, was heute an Vorwürfen vorgebracht wurde, trifft auf beide Seiten restlos zu. *(Ruf bei der SPÖ: Wenn es nur eine Partei gäbe, wäre es viel leichter! — Abg. Probst: Das kommt davon, daß die Eisenbahner rote und schwarze Kappeln haben!)* Es ist nur so: Bei der einen Verwaltung überwiegt diese Seite und bei der anderen überwiegt jene Seite. Ich rede mit Hunderten von Leuten; man kann heute fragen, wen man will, selten, hie und da, begegnet man jemand — ich schätze diese Menschen immer sehr —, der sagt: Ja, ich bin bei der Sozialistischen Partei aus dem und dem Grund; das ist meine Anschauung. Aber ein großer Teil der anderen sagt einem: Na ja, was hätte ich machen sollen? Ich bin wieder eingestellt worden, es wäre sonst nicht gegangen! Oder: Ich bin jetzt gerade unmittelbar vor einer Bewerbung um einen Posten, und da brauche ich eben ... Und so geht es weiter.

Das sind Tatsachen, die lassen sich nicht leugnen. Dadurch wird nicht nur die Autorität der Vorgesetzten auf das schwerste untergraben, sondern dadurch wird auch die ganze ethische Auffassung zerstört. Es ist also eine absolute Notwendigkeit, daß gerade im Verwaltungsdienst, und zwar in allen Zweigen des Staates, absolute Freiheit des politischen Bekenntnisses herrscht. Und noch etwas: Der österreichische Rechnungshof ist die geeignetste Institution, um praktische Vorschläge zu bringen. Die Verwaltungsreform läßt sich machen, evolutionär, wie ich schon sagte, und dann, was ich nicht missen möchte, unter Mitwirkung des Personals. Jawohl! Tausende gute Gedanken, die aus dem Personal kommen, gehen verloren, und die muß man auch einbeziehen.

Eine gesunde Personalvertretung ist absolut zu bejahen, aber gesund ist sie in dem Augenblick nicht mehr, in dem sie nur mehr das Instrument einer Partei ist. *(Abg. Kysela: 1938 — das haben Sie vergessen!)* Ich habe nicht verstanden. *(Abg. Kysela: Das Beispiel von 1938 haben Sie vergessen!)* Jawohl! Das Beispiel von 1938 hat ganz klar gezeigt — ich habe das heute schon erwähnt —, daß man durch politisches Wohlverhalten keine Erfahrung, kein Wissen und kein Können ersetzen kann. Wenn Sie es aber trotzdem machen, dann bin ich umso mehr erschüttert. *(Abg. Stendebach: Es gibt welche, die lernen nichts!)*

Die Bundesbahnen sind nun einmal ein Körper, der dem ganzen Volk zu dienen hat. So wie die Bundesbahnen die Lebensadern sind, so möchte ich die Post als den Lebensnerv bezeichnen, und ich erachte es daher als verfehlt, wenn man hier mit den

Geldern, die man zuweist, zu sparsam ist; sonst könnte es eines Tages zu spät sein. Was wir verlangen können, ist allerdings eine saubere Gebarung mit diesen Geldern, und hier geht mir etwas ab. Ich kann nicht beurteilen, ob sie sauber ist oder nicht, und das geht mir ab, daß ich es nicht beurteilen kann. Wir haben hier Einnahmen, hier Ausgaben — aus! Ich muß aber doch als Staatsbürger die Möglichkeit haben, wenn ich weiß, ich bin unendlich reich, die Bundesbahnen bilden ein gewaltiges Vermögen, das gehört mir, auch zu erfahren, woraus dieses Vermögen besteht: Wie groß ist dieses Vermögen, was ist an Anlagen da, wie verbrauchen sich die Anlagen, was wird abgeschrieben? Ich möchte die Rentabilität der verschiedenen Aufwendungen berechnen können. Das alles kann man nicht, das fehlt. Ich möchte wissen: Was hat das Ganze gekostet, und was wird es kosten?

Es ist eine Kleinigkeit, wenn man sagt: Vielleicht werden Gelder in der neuen Freskologie verschwendet, aber ich weiß ja auch nicht, was das alles kostet. Ich weiß zufällig, was die Fresken in Klagenfurt gekostet haben. Es war nicht einmal gar so viel — 213.000 S, hat der Herr Verkehrsminister gesagt —, das ist ein verhältnismäßig kleiner Betrag, allerdings ein Betrag, der beim Fenster hinausgeworfen wurde *(Ruf bei der SPÖ: An die Mauer!)*, denn diese Fresken fallen jetzt schon ab! Da ist zum Beispiel der Villacher Hauptbahnhof wesentlich schöner; diese Fresken gefallen dem Volk. Außerdem hat der Bahnhof auch sonst einen Vorzug: Dort hängen zwei wunderbare Bilder; es sind Gemälde, große Defregger-Gemälde, sie haben nur den einen Schönheitsfehler, daß sie gar nicht der Bahn selber gehören, sondern dem Defregger. Und da geht nun meine Bitte an die Bahnverwaltung beziehungsweise an den Herrn Minister selbst, man möge doch diesem armen Teufel, der nicht einmal seine Operation bezahlen kann, jetzt entweder seine Bilder zurückgeben oder die Bilder bezahlen. Er verlangt eine ganz kleine Summe dafür. Das aber nur nebenbei.

Im übrigen aber gebe ich mich noch immer der Hoffnung hin, jener attraktive Engel möge hinter allen Verantwortlichen, die über die Gelder verfügen, stehen, und er möge ständig flüstern: Die Bahnen sind die Lebensadern des Volkes! *(Beifall bei den Freiheitlichen.)*

Präsident Dr. **Gorbach:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Voithofer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Voithofer:** Hohes Haus! Ich werde mich bemühen, in einigen sachlichen Darstellungen die ganze Tragik der für 1957 vorgesehenen Kürzungen, vor allem beim Kapitel bauliche Anlagen, Sachaufwand, soweit dies die Österreichischen Bundesbahnen und deren Investitionen und Sachaufwand betrifft, aufzuzeigen.

Es war für die verantwortlichen Beamten dieses großen Berufszweiges geradezu erschütternd, als die Ziffern bekannt wurden beziehungsweise die Konsequenz aus dem nun zu beschließenden Budget für 1957. Es ist ja den Mitgliedern des Hohen Hauses aus den schriftlichen Darlegungen bekannt, daß beispielsweise für die baulichen Anlagen 1955 ein Betrag von mehr als 764 Millionen Schilling verbraucht werden konnte. 1956 war es nur mehr ein Betrag von 333,516.000 S. Ich sage das deshalb, um einen Vergleich zu haben für die Zahl für 1957 im Betrage von 233,461.000 S. Schon das, als Einzelbeispiel gesehen, zeigt uns die ganze Wirkung, wie sie draußen bei den einzelnen Bauvorhaben und geplanten Investitionen für die verantwortlichen Ingenieure, Leiter und Vorstände der einzelnen Abteilungen aussehen wird.

Ich darf den Abgeordneten des Hohen Hauses noch kurz folgendes sagen, um einen weiteren Vergleich anzustellen: Im vergangenen Jahr 1955 waren beispielsweise 120.000 Schwellen nötig, 50.000 t Stahl und 900.000 t Schotter, um nur für die Erneuerung der Weichenanlagen und der Strecke das Erforderliche aufwenden zu können. Das allein machte *einen Betrag von 310 Millionen* Schilling aus. Das mag Ihnen nun einigermaßen ein Beispiel sein, wie sorgenvoll die Dinge für die nächsten Monate nicht nur für die Bundesbahnverwaltung, sondern auch für die Privatwirtschaft sind, die bisher in einem hohen Maße mit Aufträgen auf dem Sektor der verschiedenen Bauvorhaben von der Bundesbahnverwaltung beteilt werden konnte.

Noch tragischer sind die Kürzungen bei den Großinvestitionen. Der Herr Präsident Weiß als Mitglied des Hohen Hauses hat hier darzutun versucht, daß die Bundesbahnverwaltung in den vergangenen Jahren nicht die notwendige Vorschau über die Planung und über die Gesamtentwicklung des Verkehrs der nächsten Jahre angestellt hätte. Damit wollte er auch sagen, daß wir uns vor allem im Finanz- und Budgetausschuß und im Verkehrsausschuß mit dem zuständigen Bundesminister schuldig gemacht hätten. Ich darf da wohl einiges in Erinnerung rufen.

Bereits im Bauprogramm für 1948, als noch der Bundesminister Übeleis dem Ressort vorstand, haben sich unsere Bauingenieure der Bundesbahn, haben sich die übrigen verantwortlichen Verkehrsfachleute sehr eingehend mit der Weiterentwicklung des Verkehrs und

der gesamten technischen Einrichtungen, aber auch mit der übrigen Betriebsausrüstung beschäftigt. Die verschiedenen Abgeordneten, die den jeweils zuständigen Ausschüssen angehören, sind selbst Zeugen dafür, daß wir uns im Zusammenwirken mit allen übrigen verantwortlichen Persönlichkeiten bemüht haben, auf längere Sicht sowohl die finanziellen als auch die materiellen Voraussetzungen, aber auch die planmäßigen Voraussetzungen von der technischen Seite her für die Erfüllung der kommenden Aufgaben zu schaffen. Schon 1948 wurde ein Jahressoll von 300 km Gleisbauten veranschlagt, und unter anderem sollten auch 600 Weichen gebaut werden. Dieses Normalprogramm — so wurde es damals bezeichnet — konnte aber in den Jahren 1948 und 1949 nur zu einem Viertel erfüllt werden, weil die Privatindustrie — sowohl die Stahl- und Eisenindustrie als auch die übrigen Industrien — nicht in der Lage war, die erforderlichen Materialien für die Weiterführung dieser Investitionen zur Verfügung zu stellen. Damals scheiterte es nicht an den finanziellen Mitteln, sondern vielmehr an den Umständen, die jedem Wirtschafter in der Privatwirtschaft und in den öffentlichen Verwaltungen und Körperschaften bekannt waren. Im Jahre 1953 aber — und damit haben die Beamtenschaft, die verantwortlichen Leiter und der zuständige Minister unserer Verkehrsunternehmungen den Wahrheitsbeweis angetreten, mit ihnen aber auch die übrige Wirtschaft —, als die erforderlichen Stoffe geliefert werden konnten und auch die benötigten Gelder gesichert wurden, war dieses Arbeitsprogramm nicht nur bereits erfüllt, sondern es wurde sogar bedeutend übertroffen, und im letzten Jahr — 1955 — wurde dieses Arbeitssoll, dieses Plansoll bereits um 30 Prozent überschritten. Sie haben des öfteren selbst Gelegenheit gehabt, als Abgeordnete an den Verkehrstagungen, die im Jahre zweimal über Einladung der Generaldirektion beziehungsweise des zuständigen Ministers stattfinden, teilzunehmen — zudem ist ja in jeder Hauptstadt der Bundesländer ebenfalls eine solche Tagung meistens zweimal im Jahr —, und wir konnten bei diesen Aussprachen feststellen, daß die Persönlichkeiten, die für den Fremdenverkehr, aber zum Teil auch für die Wirtschaft und für den Berufsverkehr verantwortlich sind, sich noch bei jeder dieser letzten Tagungen in lobender Weise über die Österreichischen Bundesbahnen, ihr Personal und ihre Beamten ausgesprochen haben. Daher ist es nicht gerade sachlich, wenn nun der Herr Präsident Weiß darauf Bezug nahm, daß die Dinge in den letzten Jahren nicht entsprechend behandelt und gewürdigt wurden.

In der weiteren Folge freilich ist noch ein Rückstand von einem sehr großen Arbeitsvorhaben trotz dieser 30prozentigen Überschreitung der Arbeitsleistungen nach dem Plansoll, wie sie 1955 eingetreten sind, vorhanden. Es wären immerhin noch 1200 km Gleise neu zu legen oder an ihnen gründliche Erneuerungsarbeiten durchzuführen und über 1700 Weichen einzurichten. Ich möchte Sie nicht mit weiteren Zahlen belasten.

Wie schwer sich das nun auf die Großinvestitionen und vor allem auf dem Gebiete der Elektrifizierung und der Ausrüstung mit den notwendigen Elektrofahrzeugen und den übrigen Fahrzeugen für den Transport von Personen und Gütern auswirkt, dafür darf ich Ihnen ein paar Beispiele anführen.

Gegenwärtig wird das Verkehrsaufkommen zu 50,7 Prozent elektrisch gefahren. Sobald nun — so erklären unsere Fachleute der Elektrifizierungsabteilung des Bundesministeriums — die entsprechenden Triebfahrzeuge und Loks geliefert werden, wird sich dieses Aufkommen, das elektrisch gefahren werden kann, auf 58 Prozent erhöhen. Insgesamt — so haben die hiefür zuständigen Beamten errechnet — wurden bereits 1955 durch dieses elektrisch geführte Verkehrsaufkommen 1,063.000 t Steinkohle erspart.

Ich durfte das deshalb anführen, weil diese Zahlen für jeden einzelnen außerordentlich wertvoll erscheinen, da so zu ermessen ist, wie wohltuend die Elektrifizierung nicht nur für die eigene Gebarung der Bundesbahnen, sondern überhaupt für die Wirtschaft ist. Denn wir spüren nun seit ein paar Wochen, wie sich in unserem kleinen Heimatland die Verhältnisse auswirken, die in unseren Nachbarstaaten eingetreten sind, und niemand kann voraussagen, wie sich das in den nächsten Jahren entwickeln wird. Schon haben wir Mangel an Kohle, Mangel an Öl, und unsere Industrie, unsere Wirtschaft und die im Beruf stehenden Menschen haben die größten Sorgen um die Weiterentwicklung und die Sicherung ihrer Existenz.

Im letzten Jahr wurden nach den geführten Aufzeichnungen wieder 35 elektrische Loks und zwei Triebwagenzüge in Dienst gestellt. Jeden Monat kommt eine neue Elektrolok in den Dienst. Ich darf Ihnen sagen, daß das allein schon ein gewaltiger Aufwand aus den Mitteln für Großinvestitionen ist. Eine leichte E-Lok — auch damit will ich Sie nicht lange quälen — kostet derzeit 5,4 Millionen Schilling. Die neuen Elektroloks, deren Bau in der weiteren Planung vorgesehen ist, kosten schon 8,6 Millionen Schilling. Das sind jene Loks, wie sie jetzt der Reihe nach bei der Personenzugs- und Schnellzugs-

beförderung in Dienst gestellt werden sollen. Ein vierteiliger Triebwagen kostet 8,2 Millionen Schilling. Das sind jene Fahrzeuge, die von den Abgeordneten, vom Minister und vom Ministerium bei den Budgetdebatten der vergangenen Jahre stets erbeten wurden und auf deren Anschaffung in ganz richtiger Weise gedrängt wurde, um so den Fahrpark besonders auszurüsten.

Weiter darf ich noch ergänzen, daß ein neuer vierachsiger Schnellzugswagen, deren Einstellung ja wirklich ein Bedürfnis der Bevölkerung ist, und zwar nicht nur wegen des Fremdenverkehrs allein, sondern auch wegen der einheimischen Leute, etwa 1,800.000 S kostet und ein einfacher gedeckter Güterwagen 130.000 S.

Ich wollte Ihnen damit nur jene Ziffern vermitteln, die von unseren erfahrenen Fachleuten stammen und mit den aufgewendeten Kosten der letzten Zeit in Einklang stehen.

Ich glaube, abschließend nicht besonders erörtern zu brauchen, wie verhängnisvoll nun diese gewaltigen Kürzungen für 1957 auf die Gesamtwirtschaft drücken. Wird doch der kommende Reiseverkehr die Beamten vor ein schier unlösbares Problem stellen, und wir erfreuen uns wirklich in Österreich eines nie dagewesenen Aufstieges im gesamten Verkehrsaufkommen, ob auf der Straße, auf den Seilbahnen, ob auf den Schiffen; vor allem trifft das natürlich auf den Schienenweg zu. Es bedeutet für unser Heimatland eine Beruhigung, daß für die kommende und heranwachsende Generation auf diesem Gebiet alles Notwendige getan werden kann, soweit die gegenwärtige Generation in der Lage ist, hiefür die Mittel aufzubringen.

Und nun kommt dieser furchtbare Schreck der großen Einsparungen und der gewaltigen Kürzungen. Unsere Fachingenieure und die verantwortlichen Persönlichkeiten des Bundesministeriums für Verkehr erklären uns: Wenn in den nächsten Wochen nicht zusätzlich Mittel für die weitere Beschaffung von Elektroloks und die Fortführung der Elektrifizierung zu bekommen sind, wird es zu einer Katastrophe kommen. Denn — um wieder den Herrn Präsidenten Weiß daran zu erinnern — die Bundesbahnverwaltung und das Elektrifizierungsamt haben für die nächste Zeit schon wieder neue Bestellungen vorbereitet, und zwar von 13 Elektro-Gepäcktriebwagen und weiteren 20 Elektroloks, um gewissermaßen die Symphonie herzustellen, nämlich mit der Ausrüstung der elektrischen Strecken und den elektrisch betriebenen Fahrzeugen Schritt zu halten. Wer aber soll für diese nun in Aussicht genommenen und für die nächsten fälligen Bestellungen, die jetzt hinausgehen sollen, die erforderlichen Gelder zur Verfügung stellen? Wie Sie gehört haben, kostet ja der Bau einer Elektrolok schon eine enorme Summe, und welche Summe erfordert es erst, wenn sie in Serie gebaut werden sollen.

Wir richten daher nicht nur als Eisenbahner, sondern vor allem als verantwortungsbewußte Menschen im Dienste der Gesamtwirtschaft an die Mitglieder des Hohen Hauses ein dringendes Ersuchen. Wir wissen schon, daß jetzt innerhalb des Budgets 1957 keine Änderungen vorgenommen werden können. Aber es darf und soll sich dieser Zustand für 1958 nicht mehr wiederholen, denn sonst könnte unser Verkehr in eine katastrophale Lage kommen, was wir alle zusammen draußen vor der Bevölkerung kaum verantworten könnten. Das Ausbleiben weiterer Bestellungen würde bereits in kürzester Zeit die Entlassung von hunderten und — ich übertreibe nicht —, wenn sich das auf längere Zeit hinzieht, von tausenden Arbeitskräften bedeuten, vor allem in der Elektroindustrie, wo es bekanntlich mehrere Firmen gibt, ob das nun die Elin, die Siemens-Schuckert-Werke, die AEG, die Brown-Boveri-Werke, die Simmering-Graz-Pauker-Werke oder Waagner-Biró sind. Wir haben bei diesen Firmen in den letzten Jahren große Bestellungen getätigt und die in Aussicht genommenen sollen wieder in Auftrag gegeben werden, ganz abgesehen von den anderen Zweigen, der Schotter- und der Baumaterialindustrie. Hier möchte ich besonders unsere Bergbäuerlein hervorheben, weil Hunderte unserer kleinen Bergbauern sehr maßgeblich an der Lieferung von Bahnschwellen, Weichenhölzern, Brückenhölzern und so weiter — ich will das nicht alles aufzählen — beteiligt sind, ebenso unsere kleinen Sägewerke, wobei auf diese Weise mancher Hunderttausender in die Bergtäler hineinkommt. All das beginnt aber jetzt aufzuhören.

Nun die übrigen Dinge: Ich glaube, daß jedem einzelnen Mitglied des Hauses klar ist, wie nachteilig sich all diese Einschränkungen auf den Fremdenverkehr auswirken. Schließlich ist es für niemanden von uns in Österreich angenehm, wenn uns unsere Gäste nur in dem Ausmaß wieder die Ehre geben, wie das im vergangenen Jahr der Fall war. Es haben sich draußen Unzulänglichkeiten größten Ausmaßes ergeben. Die Bahnhofsanlagen reichen auf eingleisigen Strecken für die Kreuzungen nicht mehr aus, sie reichen noch viel weniger, um andere Manipulationen, Verschubarbeiten, oder Zugsumstellungen, zu gewährleisten.

Alle diese Dinge zusammen lassen uns, glaube ich, die ganze Tragik jener Beamten klar werden, die nichts dafür können; denn ich nehme an, zum Teil werden jetzt wieder,

so wie es in der Vergangenheit vielfach in einzelnen Zeitungen zu verzeichnen war, unsachliche Argumente, bösartige Entstellungen vorgebracht werden. Ich darf daher das Hohe Haus bitten: Versetzen Sie sich jetzt in die Lage dieser verantwortlichen Beamten draußen, die nun mit den bescheidensten Mitteln dringlichste Arbeiten durchführen sollen und die mit den Unzulänglichkeiten, deren Abstellung von uns in der Volksvertretung, in den Landtagen, in den verschiedenen Wirtschaftskörperschaften seit Jahren vollkommen berechtigt gefordert wird, allein fertig werden sollen. Die Gelder hiefür aber werden ihnen entzogen. Ich glaube, auch eine solche Verantwortung hat Grenzen, und wir sind es der Beamtenschaft schuldig, daß wir nicht ihre ganze Arbeits- und Verantwortungsfreudigkeit für die nächste Zeit verschütten. Ich würde also das Hohe Haus eindringlichst um diese Einsicht und um diese Vernunft im Interesse eines guten Zusammenwirkens bitten.

Nicht zuletzt aber, um zum Schluß zu kommen, sind wir uns alle im klaren, daß unter solchen Umständen auch die Wettbewerbsverhältnisse auf das stärkste leiden, und wir müssen hinsichtlich unserer Auftraggeber, die unsere Schienenwege, unsere Straßen, unsere Seilbahnen, unsere Schiffe und — so wollen wir hoffen — in der nächsten Zeit auch unsere Luftfahrzeuge benützen und mit Fracht versorgen, mehr als sorgenvoll sein.

Zum Abschluß dürfen wir noch kurz erwähnen, daß wir uns weiterhin als Sozialisten, aber auch als Eisenbahner redlich bemühen werden, das Letzte zu tun, weil ja umgekehrt auch für die Erfüllung der von uns gestellten Forderungen nach einem höheren Lebensstandard, einem schöneren Feierabend die einzige Voraussetzung die ist, daß alle Räder rollen. Und es ist für uns Abgeordnete wohl ziemlich klar, daß die Symphonie der Arbeit die erste in unserem Staat sein soll!

Ich bitte Sie nochmals: Geben Sie den Österreichischen Bundesbahnen wenigstens in den nächsten Jahren wieder die Möglichkeit, daß ihre Wünsche — unsere Wünsche! — Erfüllung finden können. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dr. **Gorbach:** Zum Wort hat sich der Herr Abgeordnete Polcar gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Polcar:** Hohes Haus! Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist auch für die Hoheitsbelange der Luftfahrt verantwortlich und zuständig. Ich habe mich anläßlich der Verhandlungen, die zur Beschlußfassung des letzten Kompetenzgesetzes führten, redlich bemüht — der Herr Minister wird mein Zeuge sein —, ihm die Kompetenz für die Luftfahrt zu entreißen. Es ist mir nicht gelungen. *(Ironische Zustimmung bei der SPÖ.)* Daher muß der Herr Minister entschuldigen *(Zwischenruf des Abg. Dr. Migsch)*, daß er auch weiterhin mit mir in Fragen der Luftfahrt vorliebnehmen muß.

Es sei mir gestattet, dem Hohen Hause aus Anlaß der heutigen Budgetdebatte auch zum Kapitel der Luftfahrt in Österreich und in der Welt einen Beitrag zu liefern. Zunächst erfüllt es auch meine Fraktion mit Freude, daß im heurigen ordentlichen Budget 65,9 Millionen Schilling, und zwar 50,9 Millionen im ordentlichen Budget des Verkehrsministeriums und 15 Millionen Schilling als Leistungen des Bundes, für die Flughafenbauten, für die Luftfahrt verwendet werden können; im Eventualbudget des Verkehrsministeriums stehen weitere 54 Millionen und für Flughafenausbauten weitere 8 Millionen, insgesamt also 127,9 Millionen Schilling zur Verfügung. Im Vorjahr waren es nur 32 Millionen Schilling, die der österreichische Staat für seine Luftfahrt und den Aufbau seiner Luftfahrt zur Verfügung stellte.

Wir können uns also freuen, daß im heurigen Jahr trotz Budgeteinschränkungen solch große Mehrbeträge für die Luftfahrt zur Verfügung stehen, wenngleich auch, gemessen an den Beträgen, die andere Länder und Völker für ihre nationale Luftfahrt aufbringen, dieser Betrag nur einen ganz kleinen Tropfen darstellt. Trotzdem aber ist es sehr erfreulich, daß heuer dieser Mehrbetrag zur Verfügung steht. Hoffentlich werden diese Gelder auch gut angelegt.

Gestatten Sie mir, daß ich in diesem Zusammenhang einen Unfug aufdecke. Der Herr Abgeordnete Glaser hat in seiner Budgetrede schon darüber berichtet. Es befassen sich bei uns in Österreich nicht weniger als fünf Bundesministerien mit der aktiven Luftfahrt. Das Innenministerium hat sich in der Abteilung 6 eine eigene Luftwaffe zurechtgelegt mit x Flugzeugen und x Kosten. Das ist falsch. In allen Ländern werden diese Aufgaben von der Wehrmachtluftwaffe besorgt. Diese Abteilung gehört rechtmäßig dort hinüber. Das Verkehrsministerium als Hoheitsbehörde schafft ebenfalls Flugzeuge an. Auch das ist nicht richtig, denn wenn das Verkehrsministerium Flugzeuge benötigt, dann müßte es sich, so wie es in allen Staaten der Welt ist, diese Flugzeuge von der Wehrmacht ausleihen. Auch das Handelsministerium ist mit seinem Kartographischen Institut unter die Luftfahrtministerien gegangen. Das Kartographische Institut hat sich ein Land-

vermessungsflugzeug — 4,2 Millionen Schilling hat es gekostet — angeschafft. Auch das würde zum Heer gehören. Das Unterrichtsministerium ist für den Sportflug zuständig. Gemeinsam mit den Ländern soll sich das Bundesministerium für Unterricht um die Belange der Sportluftfahrt kümmern. Das ist richtig. Und das fünfte Ministerium, das eigentlich in erster Linie für diese Belange, die ich aufgezählt habe, zuständig wäre, ist das Bundesministerium für Landesverteidigung. Es hat laut Budget die wenigsten Ausgaben für die Einrichtung seiner Luftwaffe.

Viermal Schulung! Viermal Wartung! Viermal Verwaltung! Sehen Sie, das sind unnötige Kosten, die unserem Staate verursacht werden. Hier könnte man gleich an der Quelle beim Aufbau der Luftfahrt nach dem Rechten sehen und eine Vereinigung dieser Belange durchführen. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Hohes Haus! Seit dem Jahre 1945, besser gesagt, eigentlich seit 1938, ist unser österreichisches Vaterland bis zum Abschluß des Staatsvertrages im Vorjahr von der Entwicklung im internationalen Flugwesen fast völlig ausgeschlossen gewesen. Dies wird der aufmerksame Beobachter aus Österreich erst dann mit erschreckender Deutlichkeit gewahr, wenn er seinen Fuß über die Grenzen unseres Vaterlandes setzt. Dies wird ihm zum Bewußtsein kommen, wenn er bei diesem Anlaß beim Studium des internationalen Luftverkehrs sieht, wie sehr unser Land seit dem Jahre 1945, seitdem man ihm die Möglichkeit nahm, Luftfahrt zu betreiben, auf diesem wichtigen Zweig des Fortschrittes des Verkehrs ins Hintertreffen geraten ist. Auf dem Gebiet der Luftfahrt haben wir durch das seinerzeitige unsinnige und unrechtmäßige Verbot der Alliierten bis 1955 fast völlig den Anschluß verloren. Während im Ausland die Giganten der Luft immer mehr und mehr für den Personen- und Frachtentransport eingesetzt werden, Hubschrauber den Taxiluftdienst durchführen, wobei sie ihre Start- und Landestellen auf Plätzen der Stadt und auf den Flachdächern der Häuser, Industriepaläste und Bahnhöfe haben, kleinere Verkehrs- und Sportflugzeuge von Industrie- und Wirtschaftsunternehmungen in eigener Regie als Werksflugzeuge betrieben werden, Rettungsflugzeuge für den Bergrettungsdienst, den Krankentransport und vieles mehr tätig sind, war der österreichische Luftraum uns Österreichern bis vor einem Jahr eigentlich verschlossen. Uns hat man nach längeren Bitten, die seit dem Jahr 1945 vorgetragen wurden, im Jahre 1949 großzügig den motorlosen Flug gestattet. Erlaubt war also bis zum Jahre 1955 nur der Segelflug. Die Flieger, die sich damals dem Segelflug verschrieben haben, wurden als Militaristen und ihre Tätigkeit als Remilitarisierung gebrandmarkt.

Hohes Haus! Am 17. Dezember, in wenigen Tagen, feiert die Weltluftfahrt wieder ein Fest. Am 17. Dezember 1903, also vor genau 53 Jahren, haben die beiden Söhne des amerikanischen protestantischen Bischofs Wright das erstemal mit einem Flugzeug, schwerer als die Luft, also mit einem Motorflugzeug, den Luftraum erobert. Die Großtat dieser beiden jungen Luftfahrtpioniere hat der Welt großen Fortschritt im Verkehr, aber auch viel, viel Not und Elend gebracht. Bei keiner technischen Wunderleistung steht das Licht so unmittelbar neben dem Schatten, wie dies bei der Luftfahrt feststellbar ist. Segen und Fluch sind in der Luftfahrt unmittelbare Nachbarn geworden. Hat sich doch gleich nach dem Bekanntwerden der Großtat der Brüder Wright nicht nur die Industrie, die Krankenpflege, die Landwirtschaft dieser neuen Erfindung zur friedlichen Betätigung bemächtigt, auch die Mächte und Kräfte der Zerstörung haben sich der Luftfahrt bedient, und uns allen sind die furchtbaren Erlebnisse des Luftkrieges wie ein böser Traum in unangenehmer Erinnerung.

Die günstige Entwicklung der Luftfahrt erkennt man aber, wenn man einen Blick auf das Heimatland der Brüder Wright wirft. In den Vereinigten Staaten besitzt jedes Städtchen einen eigenen Flughafen, größere Orte mehrere. New York hat sogar 16 Flughäfen. Es ist bekannt, daß das Netz des regelmäßigen Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten das dichteste der Welt ist. Im Jahre 1955 wurden allein in Amerika bei 1470 Millionen Flugkilometern und 4,300.000 Flugstunden 41,623.000 Fluggäste befördert. Zur Abwicklung dieses enormen Luftverkehres wurden 1330 Verkehrsflugzeuge eingesetzt. Außerdem gibt es in den Vereinigten Staaten 60.000 registrierte Privatflugzeuge, von denen man keineswegs glauben darf, daß sie nur dem Sport oder dem Vergnügen dienen. Diese sind für den Schnellverkehr von Geschäftsleuten und Firmen eingesetzt. Die öffentlichen Luftverkehrsunternehmungen der Vereinigten Staaten beschäftigten rund 200.000 qualifizierte Arbeitskräfte in den Unternehmungen selbst und im Flugsicherungsdienst, wobei die in die mehreren Hunderttausende gehenden Arbeitskräfte, die in der Luftfahrtindustrie beschäftigt sind, nicht inbegriffen sind. Selbstverständlich ist in diesen Ziffern die Militärluftfahrt nicht enthalten.

Wenn man das alles rein auf die Bevölkerungszahl unseres Landes umrechnet, dann müßte Österreich im Jahre 1955 einen Luft-

verkehr von 140.000 Flugstunden gehabt haben, bei dem 50 große, moderne Verkehrsflugzeuge 1,300.000 Fluggäste über fast 40 Millionen Flugkilometer transportiert hätten, und außerdem müßten bei uns über 2500 Privatflugzeuge registriert und etwa 14.000 qualifizierte Arbeitskräfte in der Zivilluftfahrt beschäftigt sein.

Wir Österreicher sind allzu gerne bereit, das Verdienst anderer gebührend anzuerkennen und eigene Leistungen zu verkleinern oder zu übersehen. Wir anerkennen die großen Leistungen der Vereinigten Staaten auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt und sind überwältigt von den Folgen, die die Errungenschaft der Brüder Wright in den knapp 53 verflossenen Jahren nach sich gezogen hat. Aber parallel mit dieser Hochachtung und Anerkennung geht das Gefühl der bitteren Enttäuschung, das jeder Österreicher intensiv empfinden müßte, denn die vorhin im Vergleich zu den Vereinigten Staaten auf Österreich entfallenden Ziffern sind leider nur Theorie. Das bis 1955 bestandene alliierte Flugverbot und die Einschränkungen haben uns weit zurückgeworfen; und seit 1955, seit der Erreichung des Staatsvertrages, hindern uns eigene, im Lande befindliche Kräfte daran, tausenden österreichischen Facharbeitern, einem Fachpersonal Arbeit, Verdienst und Brot zu geben. Gleichzeitig aber können ausländische Luftverkehrsunternehmungen in großer Zahl in Österreich vollkommen frei und gewinnbringend den Luftverkehr abwickeln.

Im Jahre 1955 sind 15 ausländische Fluggesellschaften in Österreich tätig gewesen. 4145 Verkehrsflugzeuge flogen unsere Flugplätze an, beförderten 1,800.000 kg Fracht, 430.000 kg Post und 150.470 Passagiere. Von den erzielten Einnahmen verblieben nur zirka 15 bis 20 Prozent in Österreich, während etwa 80 Prozent als Devisenverlust, als Gewinn der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften ins Ausland geflossen sind.

Einem weiteren Vergleich diene die Schilderung der Luftfahrt in Holland. Holland, ungefähr derselben Staatenkategorie wie Österreich angehörend, hat gleichfalls durch den zweiten Weltkrieg ungeheure Zerstörungen und Substanzverluste erlitten, große und reiche Kolonien verloren, dafür allerdings nicht eine sinnlose und schikanöse Besetzung durch fremdes Militär zu ertragen gehabt. Seine früher blühende Zivilluftfahrt war gleichfalls restlos verschwunden. Sie wurde zielbewußt wieder auf- und ausgebaut, wofür am sinnfälligsten das Beispiel der KLM dient.

Die KLM befliegt jetzt ein Streckennetz von 224.000 km. 725.000 Passagiere, 25.000 t Fracht und Post wurden von der KLM im vergangenen Jahre transportiert. Ihr Flugpark umfaßte 1955 84 modernste große Flugzeuge, und 41 modernste Düsenflugzeuge wurden von der KLM bestellt. Der Personalstand der KLM betrug 1952 12.000 Angestellte und Arbeiter und ist jetzt auf 14.800 gestiegen. Zusammen mit den mehreren tausend Angestellten, die in den holländischen Flughäfen im Flugsicherungsdienst und so weiter beschäftigt sind, ergibt dies gewiß mindestens 17.000 bis 19.000 Menschen, denen die Zivilluftfahrt dieses kleinen Landes Arbeit und Brot gibt.

So und ähnlich ist es überall in der Welt, auch in Klein- und Kleinststaaten, in der Schweiz, Dänemark, Norwegen, Luxemburg usw. Selbst das besiegte Deutschland hat seine Lufthansa, die — es klingt fast wie ein Hohn — im nächsten Jahr den Luftverkehr nach Österreich aufnehmen will. Zurück bleibt allein Österreich, zuerst wegen der Alliierten und jetzt durch die Uneinigkeit auf diesem Gebiet im Innern des Landes.

Die Bedeutung der Luftfahrt in der großen Welt ist gigantisch. Wenn Sie daran denken, daß wir jetzt mit einem modernen Turboprop-Flugzeug die Strecke London—Wien in nur drei Stunden zurücklegen können, während die Bahn 36 Stunden braucht, dann sehen Sie allein in diesen knappen Ziffern die überragende Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und für das Verkehrswesen. Der Schaden, den wir Österreicher durch das Fehlen eines eigenen Luftverkehrs erleiden, ist wirtschaftlich und zeitmäßig durch keine Ziffern auszudrücken.

Hohes Haus! Es ist daher eines der obersten Gebote unserer Volksvertretung, unablässig von nun an mit noch größerer Intensität als bisher für unsere nationale österreichische Luftfahrt tätig zu sein. Wir sind als gewählte Volksvertreter verantwortlich, alles zu tun und alles vorzukehren, um unser Land an den Stand der internationalen Entwicklung auf diesem Gebiete der Luftfahrt heranzuführen.

Gestatten Sie mir, nach diesen allgemeinen Betrachtungen einige kurze Spezialkapitel der Luftfahrt anzuführen.

In das Kapitel Verkehr gehört auch die Frage der Behandlung des Flugsportes. Beispielgebender Idealismus hat in unserem Vaterlande trotz alliierter Beschränkungen und trotz fast pausenloser Hemmungen und Hemmnisse, die den Flugsport Treibenden in den Weg gelegt werden, Großes geleistet. Der Aufbau der österreichischen Sportluftfahrt ist ein Ruhmesblatt in der Geschichte der österreichischen Jugend. Darf ich Sie daran erinnern, daß es Mitglieder von Flugsportgruppen gibt, arme Arbeiter, Angestellte,

die monatlich 25 S Mitgliedsbeitrag leisten, nur um in dieser Sparte tätig sein zu können.

Seit dem Jahre 1945 hatten wir also trotz vieler Hemmnisse sehr schöne Leistungen zu vermerken. Wir haben in Österreich 1824 komplett ausgebildete Segelflieger mit dem Segelflugzeugführerschein, 220 ehrenamtliche Fluglehrer arbeiten pausenlos an der Ausbildung der Fliegerjugend in unserem Vaterland. 309 Segelflugzeuge stehen diesen jungen Menschen zur Verfügung. Seit der Erlangung der Erlaubnis, in unserem Lande Motorflug zu betreiben, sind in Österreich 40 Motorflugzeuge angeschafft worden. Im Jahre 1955 haben die Segelflieger Österreichs 40.000 Starts durchgeführt, im Jahre 1956 bereits 49.000. Seit Abzug der Besatzungsmacht haben wir 21.700 Motorflugzeugstarts mit 3860 Motorflugstunden durchgeführt. 102 Pilotenscheine für Motorflieger wurden ausgegeben. 18 Sportflieger haben die Prüfungen für den Kunstflugschein abgelegt. Außer diesen Leistungen sind zirka 3000 Flugschüler in Österreich in Ausbildung.

Mit Stolz können wir berichten, daß bei uns in Österreich das Fliegen wirklich ein Volkssport geworden ist. Ich möchte den Herrn Bundesminister — es obliegt ihm ja auch die Betreuung dieser Sportflieger in technischer Hinsicht — recht sehr bitten, daß er auch den Belangen des Flugsports in seinem Ressort die nötige Aufmerksamkeit zuwendet. Es ist eine helle Freude, wenn wir die österreichische Fliegerjugend an der Arbeit sehen. Sie ist in dem großen überparteilichen Österreichischen Aero-Club vereinigt, in dem alle politischen, aber auch alle unpolitischen Flieger unseres Landes tätig sind. Der Flugsport ist eines der Mittel, mit welchen wir die österreichische Jugend zu besonders tüchtigen technischen Sportlern erziehen können. Der Flugsport erfordert Disziplin, Unterordnung, Leistungswillen und Kameradschaft, also Eigenschaften, die der Mensch, um den Stürmen des täglichen Lebens standhalten zu können, sehr, sehr braucht.

Vom Sportflug abgehend bitte ich den Herrn Minister, an das österreichische Luftfahrtgesetz zu denken. Seit zwölf Jahren, seit der Erlangung unserer Freiheit, ist es noch nicht möglich gewesen, ein österreichisches Luftrecht zu erhalten. Bis zum Jahre 1938 hatten wir ein solches Luftrecht. Wir hatten ein Luftfahrtförderungsgesetz. Aber heute gilt immer noch das Gesetz, das den Namenszug Hermann Görings trägt, als das Reglement, an das sich der Herr Verkehrsminister bei der Behandlung der österreichischen Luftfahrt hält und halten muß. Ich bitte den Herrn Minister, wie vereinbart, die Vorlage so rasch als möglich in die Regierung zu bringen, damit das Hohe Haus sehr bald in die Lage kommt, dieses Luftrecht zu behandeln.

Unsere Forderungen zu diesem Luftrecht sind in wenigen Sätzen ausgedrückt:

1. Wir verlangen ein liberales Luftrecht. Weg vom geistigen Erbe eines Hermann Göring!

2. So viele Kompetenzen als möglich sind an die Länder abzugeben, vor allem, was den Sport betrifft.

3. Es ist ein Instanzenzug zu gewährleisten. Heute ist erste und letzte Instanz der Herr Verkehrsminister. Das ist unmöglich. Man muß die Möglichkeit haben, sich auch über Entscheidungen, die die Luftfahrtbehörde trifft, nicht nur bei der Luftfahrtbehörde selbst beschweren zu können. Da fünf Ministerien in Österreich Luftfahrt betreiben, wird es notwendig sein, im kommenden Luftfahrtgesetz die Verordnungen nur durch den Hauptausschuß beschließen zu lassen. Wir brauchen auch analog dem Kraftfahrbeirat nach dem Kraftfahrgesetz einen Luftfahrtbeirat in Österreich. Wir brauchen aber auch das österreichische Luftfahrtförderungsgesetz, das sich bis zum Jahre 1938 bestens bewährt hat.

Des weiteren will ich ganz kurz über unsere Flughäfen und Flughafeneinrichtungen sprechen. Vor zwei Tagen hat nun endlich die Gesellschafterversammlung und der Aufsichtsrat der Flughafen-Wien-Betriebsgesellschaft den Ausbau des Flughafens Schwechat als vorläufigen österreichischen Großflughafen beschlossen. 120 Millionen Schilling sind hiefür innerhalb von drei Jahren notwendig, wovon 60 Millionen Schilling der Bund, 30 Millionen Schilling das Land Wien und 30 Millionen Schilling das Land Niederösterreich tragen.

Wir werden einen modernen Flughafen aufbauen, der sich in der Welt sehen lassen kann. Ein modernstes Abfertigungsgebäude, die längste Landepiste in Europa, 3500 m, wird gebaut werden, und wir können dann mit Stolz sagen: Wir haben den besten und schönsten und praktischesten europäischen Flughafen.

Wir müssen aber daran denken, daß ab 1960 Düsenverkehrsflugzeuge mit 900 bis 1000 km Stundengeschwindigkeit nach Wien kommen werden gegenüber Geschwindigkeiten von 300 bis 600 Stundenkilometern jetzt. Ja, das wird etwas werden, wenn diese Giganten der Luft mit 1000 km Geschwindigkeit über das Stadtgebiet von Wien dahinbrausen werden! Wir haben daher daran zu denken, diese ständige Beunruhigung von der Großstadtbevölkerung wegzubringen.

Wir müssen uns daher nach einem anderen, nach einem größeren, nach einem besseren Flugplatz umsehen, und hier haben wir große

Vorsorgen zu treffen, wollen wir nicht ausgelöscht werden auf der internationalen Flugkarte.

Wien liegt tatsächlich im Schnittpunkt des Luftkreuzes Süd-Ost, im Schnittpunkt Europas. Es benötigt daher den modernsten und leistungsfähigsten Flughafen, sonst werden wir ganz einfach überflogen. Groß ist also die Bedeutung des Wiener Flughafens. Seine internationale Bedeutung ist vor allem in Hinblick auf die kommenden Düsenflugzeuge gegeben, als Absprunghafen für Non-stop-Fernflüge nach Übersee. Wir werden in den Jahren 1959 und 1960 schon einen Direktflug von Wien nach New York haben. Als östlichster mitteleuropäischer Flughafen kann der Wiener Flughafen vor allem für die Flüge in den Nahen und in den Fernen Osten, über Indien nach Australien und Japan, aber auch über Westafrika und Südamerika Bedeutung erlangen. An diese großen Fernlinien schließt dann der Umsteigverkehr für Kontinentallinien und zu anderen Verkehrsmitteln an. Die europäische Bedeutung des europäischen kontinentalen Luftverkehrs, die Kreuzung der Nord-Süd-Route Stockholm—Berlin—Wien—Rom und der West-Ost-Linie London—Paris—Wien—Athen —Istambul mit Anschlußmöglichkeiten an lokale Fluglinien und andere Verkehrsmittel, die nationale Bedeutung durch den Anschluß Österreichs und der Donaumetropole Wien an den Weltluftverkehr ist ein weiterer Punkt, der die große Bedeutung des Luftverkehrs und des Großflughafens in der Nähe Wiens besonders unterstreicht.

Als vor vielen Jahrhunderten die Völker sich die Weltmeere eroberten, da waren es kleine Völker, die den Grundstein für große Schiffahrtgesellschaften gelegt haben. Erinnern wir uns an Norwegen. Dieses kleine norwegische Land konnte sich die größte Handelsflotte der Welt sichern. Und es ist so: Überall folgt der Flagge der Handel, auch in der Luft! Wenn wir Österreicher nun schon davon ausgeschlossen sind, einen großen Schiffsverkehr durchzuführen, wenn uns die Meere nicht zur Verfügung stehen, weil sie eben nicht an unser Land heranlangen — der Luftraum steht uns zur Verfügung, und die neue große Errungenschaft der Luftfahrt müssen gerade wir als kleines Volk besonders ausnützen, um uns im Weltverkehr einen entsprechenden Platz zu erobern.

Die Studienkommission für den Wiener Großflughafen wurde gegründet. Es stehen drei Flugplätze zur Diskussion: Schwechat, Deutsch-Wagram, Wiener Neustadt. Vielleicht findet sich noch irgendein Anwärter, der uns Flugplatzprojekte liefert. Der Kollege Hartmann, der Verfechter von Deutsch-Wagram, hebt schon drohend den Finger.

Schwechat ist nur bedingt ausbaufähig. Der Flugplatz ist viel zu schmal. Deutsch-Wagram wäre ein hervorragender Flugplatz, weil er in einer meteorologisch hervorragend geeigneten Stelle unseres Landes liegt, am westlichen Zipfel der ungarischen Tiefebene, und wir wissen, daß im Marchfeld große Bewässerungsschwierigkeiten bestehen. Dieses Fehlen von Wasser im Marchfeld hat für die Luftfahrt etwas Gutes, weil es da wenig Nebeltage gibt. Aber beide Flugplätze, Deutsch-Wagram und Schwechat, haben einen großen Minuspunkt, der sich mit der Entwicklung des Flugverkehrs immer mehr und mehr verbreitet, nämlich den Minuspunkt, daß Düsenverkehrsflugzeuge mit 1000 km Stundengeschwindigkeit Landekurven ziehen, die vielleicht 100 bis 150 km im Durchmesser haben. Wenn nun ein Düsenflugzeug in Schwechat oder Deutsch-Wagram landen will und vom Osten her landen muß, wird es wahrscheinlich in Preßburg oder Budapest zur Landung nach Wien ansetzen müssen. Die große Grenznähe ist daher ein Nachteil für diese beiden Flugplätze.

Die rührigen Wiener Neustädter haben ein neues Projekt ausgegraben, und zwar das Gebiet Groß-Mittel; das ist der ehemalige Sprengübungsplatz der alten österreichischen Armee. Er soll dazu ausersehen sein, der zentrale Flughafen für Wien zu werden. Diese Fragen müssen genau überprüft werden. Sie werden gelöst werden müssen. Anfang 1957 beginnt also diese Studienkommission ihre Arbeit. Aber bis zum Jahre 1965 brauchen wir den neuen Flugplatz.

Noch ein Weiteres über die Flughafenbetriebsgesellschaften in den Ländern. Einem deutschen Beispiel folgend, haben wir in den österreichischen Bundesländern überall Flughafen-Betriebsgesellschaften geschaffen. Bund, Land und die Landeshauptstädte sind daran beteiligt. Wir sind vielleicht von einem Trugschluß ausgegangen. Während die deutschen Bundesländer ja weitaus größer sind als unsere Bundesländer, dort so etwas sich also viel mehr rentiert als bei uns, haben wir jetzt in den meisten Bundeshauptstädten Flughafen-Betriebsgesellschaften, aber keinen nennenswerten Flugbetrieb. Wir dürfen den Wirkungskreis dieser Flughafen-Betriebsgesellschaften nicht unterschätzen, wir dürfen ihn aber auch nicht überschätzen. In unseren Bundesländern wird einmal der Binnenverkehr zur Luft abrollen. Im wesentlichen aber werden die Bundesländerflughäfen Zubringerflughäfen, Flughäfen für Gesellschaftsreisen und in den Sommermonaten Flughäfen für den Fremdenverkehr mit kleineren zweimotorigen Maschinen sein. Das ganze übrige Jahr aber werden diese Flughäfen keine entsprechende Frequenz auf-

zuweisen haben. Das Beispiel des Flugplatzes Graz gibt ja hier einen beredten Zeugen ab, wo mit einem Aufgebot von etwa 12 Millionen Schilling eine Landepiste gebaut wurde. Kaum war die Piste da, hat die jugoslawische Fluggesellschaft glatt ade gesagt und fliegt nicht mehr an, sodaß also niemand mehr auf dieser Piste landet. Es ist eine ernste Frage, die wir uns vorlegen müssen, ob wir die Flughafen-Betriebsgesellschaften nicht mehr konzentrieren könnten. Sie sind einigermaßen zum Selbstzweck geworden und arbeiten viel zu teuer. Es würde sich lohnen, wegen eines Zusammenlegens der Verwaltungen dieser Flughafen-Betriebsgesellschaften Absprachen durchzuführen. Im übrigen kann ich dem Hohen Hause berichten, daß solche Absprachen bereits im Gange sind.

Lassen Sie mich nun zum Schluß, Hohes Haus, das Schmerzenskind, den österreichischen nationalen Luftverkehr, erwähnen. Ich habe die Bedeutung des Luftverkehrs in der großen Welt einleitend geschildert. Ich habe Ihnen an Hand des norwegischen Schiffahrtsbeispiels gezeigt, daß wir verpflichtet sind, uns das Luftmeer dienstbar zu machen. Aber wie sieht es nun in Österreich aus? Die Gründung einer nationalen österreichischen Luftverkehrsaktiengesellschaft wird von verschiedenen Stellen, vor allem aber von Amts wegen bekämpft und sie wird von Amts wegen bis zum heutigen Tage verhindert. In diesen Tagen erscheint ein umfangreiches Weißbuch über die Entwicklung des Luftverkehrs in Österreich. In diesem Weißbuch wird der österreichischen Bevölkerung an Hand von Ziffern und von Protokollen nachgewiesen, welche gigantischen Bemühungen eine Handvoll privatwirtschaftlich tätiger Menschen unternommen haben, um den nationalen österreichischen Luftverkehr aufzubauen. Leider ist dieser Luftverkehr noch nicht Tatsache geworden. Darf ich Ihnen dazu ganz kurz einige Daten zur Kenntnis bringen:

Im Jänner 1952 wurde die „Gesellschaft zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung" gegründet, die sich damals, in der Zeit des Verbotes, also im stillen Wirken, unter anderem zur Aufgabe setzte, den Luftverkehr in unserem Lande vorzubereiten. Im Juni 1954 erfolgte die Gründung der Motorfliegerschule in Graz, also noch zur Zeit der Besatzung, zur Zeit des Verbotes, unter stillschweigender Duldung der britischen Besatzungsmacht. In einem Jahr hat diese Motorfliegerschule 40 Motorpiloten ausgebildet.

Am 25. März 1955 wurde die Gründung der Zentraleuropäischen Luftverkehrsgesellschaft mit dem Sitz in Vaduz, Liechtenstein, in Aussicht genommen. Wir wollten das Alliierten-Verbot damit umgehen, daß diese Gesellschaft in Liechtenstein gegründet hätte werden sollen. Das war am 25. März 1955. Der Staatsvertrag brachte uns die große Hoffnung, den eigentlichen Luftverkehr aufnehmen zu können, und so wurde am 5. Juli 1955 die Studiengesellschaft für Verkehrsluftfahrt gegründet. Aufgabe: Planung, die Personenauswahl, die Schulung und die Verhandlungen mit dem Ausland. Das Ziel: Schaffung einer leistungsfähigen österreichischen Luftverkehrsgesellschaft auf privatwirtschaftlicher Basis unter Mitwirkung einer ausländischen Luftverkehrsgesellschaft und unter Heranziehung aller österreichischen Kräfte.

Am 16. Juni 1955 wurde ein Vorvertrag mit der Königlichen Luftfahrtgesellschaft Hollands nach vorhergehenden Verhandlungen mit allen Luftfahrtgesellschaften, die es in Europa, aber auch in Übersee gab, abgeschlossen. Die KLM hat das beste Offert gelegt, und als Kaufleute wollten sich die Aktionäre der kommenden österreichischen Luftverkehrsgesellschaft eben mit jener Gesellschaft zusammentun, die das beste Offert geliefert hat.

Am 9. September 1955 wurden von dieser in Gründung befindlichen Gesellschaft vier modernste englische Turboprop-Verkehrsflugzeuge vom Typ Vickers Viscount bestellt. Diese Flugzeuge werden 1958 geliefert. Im November 1955 wurde der Vertrag mit der KLM unterzeichnet.

Zwischendurch wurden mit dem sehr geschätzten Koalitionspartner viele, viele Verhandlungen geführt. Es wurden Zehnerausschüsse festgelegt, es wurde ein Sechserausschuß, ein Fünferausschuß eingesetzt, aber alle diese Ausschüsse sind zu keinem Ergebnis gekommen, weil sie vom Herrn Verkehrsminister eben nur — überhaupt der Sechserausschuß — bloß ein einziges Mal einberufen wurden.

Im Frühherbst 1955 hat der Herr Verkehrsminister den Herrn Bundeskanzler veranlaßt, eine Enquete ins Bundeskanzleramt einzuberufen, bei der über Fragen des Luftverkehrs gesprochen werden sollte. Damals waren die Herren Landeshauptleute und etwa 60 interessierte Personen und Persönlichkeiten anwesend. Bei dieser Konferenz hat der Herr Verkehrsminister seine Katze aus dem Sack gelassen — nicht die „rote", bitte *(Abg. Dengler: Das war ein Luftkatzerl!)* —, und diese Katze bestand darin, daß ein Plan vorgelegt wurde, der sogenannte SAS-Plan, ein Plan, der sehr sauber geschrieben war und in einem schön gebundenen Heft allen Leuten überreicht wurde. Aber Fachleute, die nur einen Blick in diesen Plan warfen, haben feststellen müssen, daß er nicht diskussionsreif

war, denn es war ein unsolider Vorschlag, und seitens einer großen Gesellschaft, wie es die SAS immerhin ist, hätte man einen derartigen Plan nicht anbieten dürfen, einen Plan, den man vielleicht einer Negerkolonie zumuten kann, niemals aber einem Lande wie Österreich. Ein unsolider Vorschlag! Er lag nicht im Interesse Österreichs, er wurde also auch abgelehnt.

Am 22. Dezember 1955 wurde die Öffentlichkeit überrascht davon, daß nun auf einmal zwei Luftverkehrsgesellschaften in Gründung seien. Die eine, vom Herrn Verkehrsminister gefördert, war die sogenannte ASA-Gruppe mit der SAS. Aktionäre waren die Gemeinde Wien, die Städtische Versicherungsanstalt, die Arbeiterbank und die kapitalkräftigen verstaatlichten Betriebe. Als Präsident war der Generaldirektor der VÖEST, Hitzinger, vorgeschlagen.

Am selben Tage wurde die nun seit 1952 tätige und in Gründung befindliche Air-Austria, mit der KLM als Partner, genannt. ASA ist eine ausgesprochene Trutzgründung ohne irgendeine nachweisbare Tätigkeit gewesen. Die Air-Austria hat regste Arbeit geleistet, 15 Piloten im Ausland zu Verkehrsfliegern ausbilden und 25 hervorragende Techniker bereits im Ausland schulen lassen.

Am 23. Dezember 1955 hat diese Luftverkehrsgesellschaft, die Air-Austria, bei der alle Voraussetzungen zur Erteilung der Konzession vorhanden waren und vorhanden sind, um die Konzession im Verkehrsministerium angesucht, bis zum heutigen Tage ist diese Konzession aber nicht erteilt worden. Bis zum heutigen Tage nicht! *(Abg. Prinke: Hört! Hört!)* Ich will nicht so wie der Herr Abgeordnete Migsch von Verfassungsbruch und weiß Gott was reden. Der Herr Abgeordnete Migsch hat das ja dem Herrn Minister Dr. Illig vorgeworfen. Wir hätten allen Grund, von Verfassungsbruch zu reden, wir tun es aber nicht. Dieses Konzessionsansuchen ist seit 23. Dezember 1955 unerledigt. Seit 1. März 1956 könnte Österreich seine eigene Luftverkehrsgesellschaft haben. Es hat sie nicht, weil die Konzession nicht erteilt wurde.

Am 9. Jänner 1956 wurde die gründende Generalversammlung dieser Air-Austria mit 30,000.000 S Aktienkapital durchgeführt. Am 23. März 1956 war die gründende Generalversammlung der ASA, der sozialistischen Luftverkehrsgesellschaft mit der SAS.

Hohes Haus! Österreich ist mit diesen Machenschaften zum Gespött in dieser Welt geworden! Lesen Sie die Zeitungen, die Fachzeitungen in der ganzen Welt durch! Man lacht über Österreich! *(Abg. Horn: Ist dort Ihr Bild drinnen?)*

Die Bemühungen um Zusammenarbeit waren sehr, sehr mannigfaltig. Wir haben alles getan, um zu einer Zusammenarbeit zu kommen. Ich habe sogar ein Protokoll darüber, unterschrieben auch von Herrn Nationalrat Franz Horr. *(Abg. Horn: Horn? Das stimmt nicht!)* Herr Kollege Horn, mit Ihnen haben wir bei der Luftfahrt Gott sei Dank nichts zu tun! *(Heiterkeit bei der ÖVP.)* Weiter sind unterschrieben Staatssekretär a. D. Winterer, Dr. Trimmel, Staatssekretär — jetzt Minister — Dr. Bock, meine Wenigkeit und Reichel-Erlenhorst, das ist der Generaldirektor der Air-Austria. Dieses Protokoll hat folgenden Wortlaut:

„1. Beide Gesellschaften vereinigen sich zu einer einheitlichen Gesellschaft unter der Firmenbezeichnung ‚Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft'.

2. Die Wahl der Kurzbezeichnung wird dem Vorstand der vereinheitlichten Gesellschaft überlassen.

3. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft wäre 60 zu 40 aufzuteilen. Der Anteil von 40 Prozent wäre jener oder jenen ausländischen Fluggesellschaften vorbehalten, die bereit sind, bei dem Aufbau der neuen Gesellschaft ebenfalls mitzuwirken.

4. Der österreichische Anteil in der Höhe von 60 Prozent wird zwischen den österreichischen Aktionärsgruppen der beiden bisherigen Gesellschaften im Verhältnis 60 — ‚Air-Austria' — zu 40 — ‚Austrian Airways' — aufgeteilt.

5. Die beiden bisher mit der Führung dieser Vorbesprechungen betrauten Vorstandsmitglieder der bestehenden beiden Luftverkehrsgesellschaften nehmen bis zur Bestellung der Organe der neuen Gesellschaft die Geschäfte des Vorstandes der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft wahr.

6. Die beiden Beauftragten hätten namens dieser Gesellschaft die Verhandlungen mit den bisherigen ausländischen Partnern aufzunehmen.

7. Es ist vorgesehen, daß bei der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft Aktionäre der beiden bisherigen Gesellschaften, die dem verstaatlichten Sektor angehören, nicht teilnehmen.

8. Von den Gesellschaftern der ‚Air-Austria' scheiden außerdem die Hotel-Panhans-Betriebsgesellschaft m. b. H., und die Cosmopol-Film G. m. b. H. aus.

9. Exklusiv-Konzession und Genehmigung zur Aktienauflage wären dieser einzigen österreichischen Gesellschaft nach ihrer Konstituierung seitens der zuständigen Minister zu erteilen.

10. Nach der Erteilung der Zustimmung zu dieser Zusammenlegung und dem Aufbau der vereinheitlichten österreichischen Luftverkehrsgesellschaft wäre der Vorstand zu ermächtigen, alles Notwendige im Sinne des vorliegenden Vorschlages zur raschesten Aktivierung der neuen Gesellschaft zu veranlassen.

Wien, am 12. Oktober 1956."

Die Unterzeichner habe ich schon genannt.

Nun haben wir in den Besprechungen, die wir mit der Luftverkehrsgesellschaft der Sozialistischen Partei geführt haben, und zwar über ausdrückliche Anregung des Präsidenten, des Herrn Generaldirektors Hitzinger — der übrigens aus der Luftfahrt kommt und von der Luftfahrt sehr viel versteht — und des Generaldirektors Trimmel vereinbart, daß wir zunächst mit den ausländischen Gesellschaften sprechen werden, sie mögen beide aus den österreichischen Gesellschaften hinausgehen; wir mit der KLM und die Sozialistische Partei mit der SAS. Wir haben uns nun an unsere Zusage gehalten. Obwohl die KLM rund 2·5 Millionen Schilling in die Air-Austria investiert hatte, haben wir die KLM so weit gebracht, daß sie vor etwa vierzehn Tagen in einem Schreiben an den Herrn Bundeskanzler mitteilte, daß sie dem Aufbau einer österreichischen Luftverkehrsgesellschaft nicht störend im Wege stehen wolle und gerne bereit sei, sich aufforderungsgemäß zurückzuziehen; sollte aber in Zukunft der Ruf an sie ergehen, würde sie mit uns gemeinsam die Luftverkehrsgesellschaft aufbauen.

Nun war die KLM draußen. Und was glauben Sie, was nun geschehen ist? Da kommen unsere sozialistischen Partner und erklären: Na ja, jetzt ist die KLM draußen, nun können wir es mit der SAS machen! Meine Herren, wenn man so arbeitet, wenn man so zu einem gegebenen Wort steht, dann darf sich das österreichische Volk nicht wundern, daß es bisher zu einem Luftverkehr in unserem Lande nicht gekommen ist. Die KLM ist ausgeschieden, aber die SAS will nicht, sie macht sich dadurch zum Störenfried in einer innerösterreichischen Angelegenheit.

Meine Damen und Herren! Ich habe Ihnen einen kleinen Ausschnitt aus der Leidensgeschichte einer Handvoll Menschen geschildert, die mit ihrer privaten Initiative unserem Land eine große Luftverkehrsgesellschaft bescheren wollten. Aber die Geduld ist auch einmal zu Ende. Ich habe schon gesagt: Wir wollen nicht von einem Verfassungsbruch und so weiter reden, aber nachdem bisher rund 6½ Millionen Schilling ausgegeben wurden und nicht in einem Programm realisiert werden können, weil die Konzession fehlt, werden diese Aktionäre der Air-Austria gezwungen werden, das Amtshaftungsgesetz zur Anwendung zu bringen, dem Herrn Minister zu sagen, daß es eine Ministeranklage in unserem Land, daß es eine Verurteilung wegen Mißbrauchs der Amtsgewalt gibt. Meine Damen und Herren! Es muß aber damit Schluß gemacht werden, daß Menschen, die für unser Land die Initiative ergreifen, von dem zuständigen Minister laufend und unter den fadenscheinigsten Vorwänden zum Narren gehalten werden.

Hohes Haus! Wundern Sie sich also nicht, daß die Geduld derjenigen, die sich seit Jahren um den Aufbau der österreichischen Luftfahrt bemühen, einmal zu Ende ist. Es wäre bedauerlich, wenn die Betriebsgenehmigung für die Österreichische Luftfahrtgesellschaft nur auf dem Weg einer Klage nach dem Amtshaftungsgesetz oder einer Ministeranklage erreicht werden könnte.

Hohes Haus! Ich bitte jeden einzelnen, jedes einzelne Mitglied dieses Hauses, mitzuwirken, daß diese Unebenheiten auf dem Gebiete der Verkehrsluftfahrt, daß diese Unebenheiten auf dem Gebiete der Luftfahrt, einer kommenden großen Sache, in unserem Land beseitigt werden.

Namens meiner Fraktion und auch in meinem eigenen Namen gebe ich Ihnen, meine Herren von der SPÖ, neuerlich das Versprechen ab, daß wir mit Ihnen am Aufbau der Luftfahrt loyalst zusammenarbeiten wollen. Aber, wie gesagt, unsere Geduld ist zu Ende! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dr. **Gorbach:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Herke. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Herke:** Meine Damen und Herren! Die österreichische Elektrizitätswirtschaft ist durch die Entwicklung des letzten Jahrzehnts zu einer Sonderstellung gelangt, die durch die Zusammenfassung in der Verbundgesellschaft, in Sondergesellschaften und in Landesgesellschaften charakterisiert ist. Österreich ist damit einen Weg gegangen, der auch in anderen Ländern mit Erfolg beschritten wurde. Handelt es sich hiebei doch darum, einen der Allgemeinheit, dem ganzen Volke dienenden Rohstoff zu erzeugen und so wohlfeil als möglich zur Verfügung zu stellen.

Der Bedarf an elektrischer Energie ist nach dem Jahre 1945 sprunghaft gestiegen. Durch den Ablauf der Ereignisse bedingt, herrschte im Winter 1951/52 eine sehr empfindliche Stromknappheit, welche zu den verschiedensten Einschränkungen führte. Durch den Ausbau des öffentlichen Netzes, also im

wesentlichen der verstaatlichten Energiewirtschaft, ist es gelungen, allmählich die Bedarfssteigerungen einzuholen, wie auch im knappen Ausmaß den Anforderungen, welche Wirtschaft und Haushalt stellen, gerecht zu werden. Ein Bild über den Anstieg der öffentlichen Versorgung, also ohne Berücksichtigung der Eigenanlagen der Industrie und der Bundesbahnen, ergibt: Verbrauch im Inland im Jahre 1947 2670 Millionen Kilowattstunden, im Jahre 1951 4875 Millionen Kilowattstunden, im Jahre 1955 7356 Millionen Kilowattstunden und im Jahre 1956 zirka 8000 Millionen Kilowattstunden.

Die Verbreiterung der Lebensbasis unseres Volkes infolge des Energiezuwachses stellt sich in den Kopfquoten von 1947 auf 1956 folgendermaßen dar: Die Kopfquote der öffentlichen Versorgung im Jahre 1947 betrug 380 Kilowattstunden pro Einwohner und 1956 1150 Kilowattstunden pro Einwohner. Bezogen auf den Gesamtverbrauch Österreichs — öffentliche Versorgung zusätzlich des Verbrauches aus industriellen Eigenanlagen und des Verbrauches der Österreichischen Bundesbahnen — betrug sie im Jahre 1947 500 Kilowattstunden pro Einwohner und im Jahre 1956 rund 1500 Kilowattstunden.

Österreich ist aber damit den wirtschaftlich höherentwickelten Ländern noch lange nicht nahegerückt. So zeigt zum Beispiel die Schweiz im Jahre 1954 eine Kopfquote von 2600 Kilowattstunden pro Einwohner, und die USA weisen eine solche von 3400 Kilowattstunden auf.

Zur Erzeugung dieser erforderlichen Strommenge war es notwendig, Kraftwerke und Hochspannungsleitungen zu bauen, die bisher große Summen an Ausbaukosten verbraucht haben: Österreichs Elektrizitätswirtschaft, Verbundgesellschaft und Sondergesellschaften, erforderten 7,63 Milliarden Schilling. Dazu kommen noch die Investitionen der Landesgesellschaften und der kleineren E-Werke mit rund 1,5 Milliarden Schilling. Die Finanzierung der Gesellschaften im Verbundkonzern erfolgte durch ERP-Mittel in der Höhe von 2.869,000.000 S, durch 1.416,000.000 S an Anleihen, durch 1.894,000.000 S an Eigenmitteln und durch 1.352,000.000 S an sonstigen Fremdmitteln.

Derzeit erfordert es die energiewirtschaftliche Situation, daß für die öffentliche Versorgung durch den Verbundkonzern jährlich etwa 2 Milliarden Schilling und von den Ländern jährlich etwa 300 Millionen Schilling investiert werden.

Bis jetzt konnte der Ausbau der öffentlichen Versorgung mit der Bedarfsentwicklung einigermaßen Schritt halten. Seit einem Jahr treten nun bedeutende Schwierigkeiten in der Finanzierung auf. Die Knappheit zeigte sich sofort darin, daß im Februar 1956 wegen der andauernden großen Kälte, andererseits aber wegen des allgemeinen Bedarfes in Haushalt, Gewerbe und Industrie wieder kurzfristige Stromeinschränkungsmaßnahmen bei der Industrie durch den Bundeslastverteiler angeordnet werden mußten. Durch die Kälte und Trockenheit vom November 1955 bis zum Februar 1956 ist die Wasserführung aller Flüsse sehr stark zurückgegangen. Es mußten daher zur Sicherung der Stromlieferungen in erhöhtem Ausmaße die Dampfkraftwerke neben den Speicherwerken, welche überbeansprucht waren — ein Beispiel ist das Speicherwerk Kaprun, dessen Wasservorräte bis auf ein Minimum ausgeschöpft werden mußten —, herangezogen werden, um so einen Zusammenbruch des Verbundnetzes zu verhindern. Hätte die Kältewelle damals weiter angehalten, so wäre es zu größeren Einschränkungen gekommen. Damit wäre der Industrie und der Gesamtwirtschaft der größte Schaden zugefügt worden.

Dabei müssen wir annehmen, daß der Jahreszuwachs über 10 Prozent ausmacht. Ins Finanzielle übertragen bedeutet dies für die öffentliche Versorgung die Notwendigkeit der Bereitstellung größerer jährlicher Geldmittel. Von einem gesunden volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen sollen etwa 3 Prozent des Nationaleinkommens jährlich zum Ausbau von Energieanlagen verwendet werden.

Für Österreich mit seiner besonderen geotektonischen Lage erhebt sich die Forderung, seiner Volkswirtschaft die Energie aus Wasserkräften zur Verfügung zu stellen, weil die Kohlenbasis unseres Landes nicht ausreicht, eine derartige Entwicklung, wie sie die österreichische Wirtschaft in der letzten Zeit genommen hat, zu ermöglichen. Deshalb muß als oberster Grundsatz gelten, dem Ausbau der Wasserkräfte in Österreich weitestgehende Unterstützung und Förderung angedeihen zu lassen. Es wäre jedoch verfehlt, zu glauben, daß Österreich auf den Ausbau von Dampfkraftwerken wie auch auf die Speicherwerke verzichten könnte. Diese zusammen stellen eine notwendige Ergänzung der Energiedarbietung unserer Wasserkräfte dar, die energiewirtschaftlich eine andere Charakteristik aufweisen und der Ergänzung durch aus Kohle erzeugten Strom bedürfen.

Derzeit haben in Österreich die Dampfkraftwerke einen Anteil von rund 22 Prozent an der Lieferung von elektrischem Strom. Zurzeit stehen an Großkraftwerken im Bau das Kraftwerk Ybbs-Persenbeug mit einem

Investitionsaufwand von rund 595 Millionen Schilling, das Reißeck-Kreuzeck-Werk, das Dampfkraftwerk Voitsberg, die Erweiterung des Werkes St. Andrä im Lavanttal, Jochenstein mit seinem österreichischen Anteil von 139,5 Millionen, die Fertigstellung von Kaprun, Schwarzach-St. Veit, notwendige Leitungen und Umspannwerke mit zirka 88 Millionen Schilling. Für die Fortführung all dieser Bauten wären im Jahre 1957 etwa 1,9 Milliarden Schilling notwendig, deren Aufbringung jedoch die größten Schwierigkeiten bereitet. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Es ist bedauerlich, daß in dem jetzt erstellten Programm der öffentlichen Versorgung beziehungsweise des Verbundkonzerns bis zum Jahre 1960 der Bau neuer Großkraftwerke nicht vorgesehen ist, obwohl mit Sicherheit angenommen werden muß, daß der jährliche Bedarfszuwachs 10 Prozent erreichen, wenn nicht überschreiten wird.

Wenn ich etwas aus meinem Wahlkreis im Lande Kärnten für besonders dringlich und notwendig halte, und zwar nicht nur vom wirtschaftlichen, sondern auch vom Standpunkt der Vollbeschäftigung aus, so möchte ich von der Errichtung eines weiteren Laufkraftwerkes, des geplanten Edlinger-Werkes, oder im benachbarten Gebiet, in Osttirol, des Tabernklamm-Werkes sprechen.

Beim Kraftwerksbau sind derzeit etwa 14.000 Arbeiter direkt beschäftigt. Sie finden dort Brot und Arbeit. Dies bedeutet zweifelsohne einen großen und wesentlichen Beitrag zur Vollbeschäftigung. Die Schwankungen von Sommer- und Winterarbeit sind trotz der vielen Baustellen im Hochgebirge nicht sehr erheblich. Ungleich höher ist aber die Zahl jener Arbeiter, welche durch die Aufträge der Energiewirtschaft Arbeitsmöglichkeit auf viele Jahre hinaus erhalten. Diese Intensität des Anteiles der Arbeit an der Herstellung der Kraftwerksbauten bedeutet zweifellos einen großen Vorteil für die Lage des österreichischen Arbeitsmarktes, wenn natürlich auch die Rücksichtnahme auf den Beschäftigtenstand allein nicht ausreichen kann, um deshalb Kraftwerke zu bauen. Auch aus diesem Gesichtspunkt ist es notwendig, das Ausbauprogramm weiterzuführen. Es liegen genügend fertige oder nahezu fertige Projekte vor, welche es gestatten würden, energiewirtschaftlich in jeder Richtung einwandfreie neue Kraftwerke zu erstellen, weil wir damit in der weiteren Zukunft vor eventuellen Stromeinsparungen geschützt wären. Wir würden außerdem durch die Ausnützung der Wasserkräfte in die Lage versetzt, die Energie zu exportieren und uns damit für die Zukunft gesicherte Einnahmen zu schaffen. Wir würden durch die größere Ausnützung unserer Wasserkräfte die immer geringer werdenden Kohlenvorkommen für Industriezwecke sparen, wir würden durch genügende Beistellung von Energie auch den Haushalt mit Strom besser versorgen und damit unser Holz für Industriezwecke im Veredelungsverfahren verwerten können. Es ist daher das Sparen am Ausbau unserer Wasserkraftwerke fehl am Platze und schädigt uns im Aus- und Aufbau unserer gesamten Wirtschaft.

Die Sozialistische Partei hat bei der Beschlußfassung über das große Investitionsprogramm nachdrücklichst auf die Notwendigkeit der Erfassung und des Ausbaues unserer Energiewirtschaft hingewiesen und wird nicht erlahmen, in ihren Bemühungen, den Ausbau der Energiewirtschaft in Österreich zu fördern, fortzufahren.

Würden wir in unseren Bemühungen, den Kraftwerksausbau fortzuführen, erlahmen, dann wäre der Tag nahe, an dem wiederum Stromdrosselungen im größeren Ausmaße unsere Wirtschaft lähmen und unserer Bevölkerung die Entwicklung ihres Lebensstandards dadurch verwehren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Eichinger vorgemerkt. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Eichinger:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn man sich heute die Reden zum Kapitel Verkehr und Elektrizitätswirtschaft angehört hat, kommt man unwillkürlich zu der Meinung, es würden sämtliche Kürzungen, die im Budget 1957 durchzuführen sind, auf das Konto Verkehr und Elektrizitätswirtschaft gehen. Es ist bedauerlich, daß Kürzungen durchzuführen sind, aber wir wissen doch ganz genau, daß die Regierung in ihrer Verantwortung gemeinsam diese Beschlüsse gefaßt und eine allgemeine 30prozentige Kürzung vorgenommen hat. Es ist, so glaube ich, vollkommen überflüssig, hier von diesen Dingen weiter zu sprechen, weil wir doch wissen, daß wir nichts ändern können. So bedauerlich es ist, aber jedes Wort ist umsonst. Ich hätte auch sehr viele Wünsche hier auf der Liste, aber was hilft es, diese Wünsche vorzutragen, wenn wir wissen, daß es notwendig war, diese Kürzungen durchzuführen.

Meine lieben Freunde! Ich möchte hier zu diesem Kapitel doch einiges sagen. Für alle Bauten, die, sei es auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, sei es auf dem Gebiete der E-Leitungen oder Flugplätze, durchgeführt werden, müssen die Grundstücke von der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Wir müssen oft mit großer Sorge zusehen, wie man hier in großzügiger Weise landwirtschaftlichen Grund und Boden beansprucht, um

alle diese Bauten durchführen zu können, gerade in unserer Zeit, wo so viele Grundstücke auch noch für Wohnhausbauten und sonstige Dinge benötigt werden.

Wir von der Landwirtschaft müssen aber diese Entwicklung auch deshalb mit Sorge ansehen, weil wegen dieser Kürzungen, die hier vorgenommen werden, von der Betriebsleitung der Eisenbahnen ferngelenkte Schranken errichtet werden, wodurch riesige Schwierigkeiten bei der Bahnüberführung entstehen. Es kommt in der Landwirtschaft sehr oft vor, daß die Fuhrwerke am Bahnschranken warten müssen. Einige kommen noch hinüber, die anderen müssen warten. Oft haben die ersteren ihre Fuhren schon abgeladen und kommen wieder zurück, die anderen auf der drüberen Seite aber warten noch immer, daß der Schranken wieder in die Höhe geht. Welche Schwierigkeiten uns diese Dinge in der Landwirtschaft bereiten, wird selten bedacht.

Dasselbe gilt auch von den E-Leitungen, den großen Leitungsmasten, die in die Felder der Landwirtschaft hineingebaut werden. Wir sollen uns mechanisieren, wir sollen auf den Feldern mit Maschinen arbeiten. Aber plötzlich wird eine Leitung herverlegt, Riesenmaste werden mitten ins Feld hineingestellt, und der Bauer müßte nun dort mit Krampen und Schaufel arbeiten, weil er nicht mehr mit dem Fahrzeug vorbeikommt. Hiezu möchte ich sagen, man sollte mehr nachdenken, wie man diese Leitungen mehr konzentrieren könnte, und sollte sie nicht immer nebeneinander aufstellen. Wenn ich an das Gebiet Pottenbrunn bei St. Pölten denke, so ist dort ein Gewirr von Leitungen, die einem Spinnwebennetz gleichsehen. Was man dort als Abgeordneter mitzumachen hat! Beinahe jeden Monat kommt eine Kommission, immer wieder werden neue Leitungen angelegt, alles in die Felder der Landwirtschaft, meistens mitten in fruchtbare Äcker hinein, weil man keine Rücksicht darauf nimmt. Solche Dinge könnte ich Ihnen noch mehr vor Augen führen.

Die Kürzungen, die heuer im Budget durchgeführt werden, betreffen aber auch andere Dinge, die uns sehr zu denken geben. Wir haben von den Kürzungen bei der Eisenbahn gesprochen, daß man deshalb nicht weiter elektrifizieren kann. Dazu muß ich aber sagen: Die Kürzungen treffen auch sehr schwer die Wildbachverbauungen. Ich verweise nur auf die Katastrophe von Werfen in Salzburg, wo infolge langer Vernachlässigung die Eisenbahn, der Fluß und alles verschüttet wurden. Auch das muß man aufzeigen, daß nämlich viele Dinge vielleicht noch notwendiger wären als andere. Ich will gar nicht vom Wasserbau sprechen und von den Kürzungen, die ihn schwer treffen.

Nun lassen Sie mich noch einige Dinge aus meinem unmittelbaren Bezirk hier vorbringen und eine Bitte an den Herrn Minister richten, die nichts kostet. Und zwar: St. Pölten hat eine elektrische Kleinbahn nach Mariazell. Viele, die damit schon gefahren sind, erfreuten sich dieser schönen Trasse. Die Bahn fährt durch eine Bezirksstadt — sie heißt Kirchberg an der Pielach —, die einzige Bezirksstadt, die von der Mariazellerbahn durchschnitten wird. Diese Bezirksstadt strebt schon längst eine Haltestelle für die zwei Schnellzüge, die dort geführt werden, an. Sowohl die Gemeinde als auch der Bezirk als auch das Land Niederösterreich haben sich dieser Forderung und Bitte angeschlossen. Zwei Jahre lang! Bisher wurde nichts erreicht. Dabei würde weder diese Bahn langsamer nach St. Pölten kommen, weil man im Bahnhof Laubenbach-Mühle diese paar Sekunden einsparen könnte, noch würde etwas anderes passieren. In Kirchberg wäre eine Haltestelle deswegen notwendig, weil Kirchberg ein Fremdenverkehrsort ist und weil die Fremden nicht einsehen, daß sie nach Laubenbach-Mühle und dann wieder zurückfahren müssen, um Kirchberg zu erreichen. Daher die Bitte an den Herrn Minister, diesen Wunsch zu erfüllen. Ich glaube, er ist nicht unberechtigt, und der Zug würde auch in seiner Schnelligkeit nicht viel einbüßen.

Eine zweite Frage betrifft die Post, und ich möchte Ihnen mit diesem Beispiel eines von vielen andern geben, wie es auf dem Land draußen zugeht. Ich lese Ihnen folgendes vor:

In der Gemeinde Raggendorf im Bezirk Gänserndorf, Niederösterreich, befindet sich eine Raiffeisenkasse, deren Einlagenstand über 1 Million Schilling und deren jährlicher Umsatz rund 3 Millionen Schilling beträgt. Vom Jahresumsatz geht etwa die Hälfte über den Postweg. Raggendorf besitzt nur eine Postablage, also kein Postamt. Das nächste Postamt ist in Matzen und ist rund 4 Kilometer entfernt. Wenn die Raiffeisenkasse Raggendorf einen Betrag von 40.000 S an die Zentralkasse überweisen will, hat sie 16 Erlagscheine zu 2500 S auszufüllen. Glauben Sie, daß das etwa ein Witz ist? 16 Erlagscheine muß man ausfüllen, um den Betrag von 40.000 S dort auf die Post zu bringen. Warum? Weil das nur eine Postablagestelle ist. 40.000 S nehmen sie schon mit, aber nur mit 16 Erlagscheinen. Warum diese Prozedur? Die Überweisung mittels eines einzigen Erlagscheines ist dagegen unstatthaft. Ähnliche Schwierigkeiten ergeben sich bei der Überweisung eines Betrages von 40.000 S durch die Zentralkasse an die Raiffeisenkasse Raggendorf. Auch hier müssen anstatt eines

Überweisungsträgers zu 40.000 S 16 Erlagscheine zu 2500 S ausgefertigt werden, obwohl auch dieser Betrag gegen Voraviso an den Vorstand der Raiffeisenkasse vom Postboten in Matzen auf einem Dienstweg der Raiffeisenkasse zugestellt wird. Alle bisherigen Versuche, für derartige Überweisungen nur einen Erlagschein und nicht eine Vielzahl von Erlagscheinen zu höchstens 2500 S benützen zu können, schlugen fehl.

Der Herr Bundesminister für Verkehr wird daher sehr gebeten, die einschlägigen Vorschriften zu überprüfen und den gegebenen Verhältnissen entsprechend zu reformieren. Denn es ist für die gewöhnlichen Menschen draußen nicht zu verstehen: Wenn man 16 Erlagscheine ausfüllt, dann übernimmt die Post diese 16 Erlagscheine mit 40.000 S; wenn man nur einen ausfüllt, dann übernimmt sie nichts. Herr Bundesminister! Ich glaube, hier ist etwas faul im Staate Österreich. Es wird notwendig sein, daß man hier nach dem Rechten sieht.

Ich will mit der Bitte schließen, auch dem Betrieb der Post auf dem Lande draußen mehr Augenmerk zuzuwenden. Die Bewohner der vielen Orte draußen, die nur zweimal in der Woche Postzustelldienst haben, fühlen sich als Staatsbürger zweiten Ranges, obwohl es in unserer Staatsverfassung so schön heißt: Jeder Mensch ist vor dem Gesetz gleich. Es gibt aber auch Fremdenverkehrsorte, wo nur zweimal in der Woche die Post ausgetragen wird. Dort muß der Gastwirt, damit er Fremde halten kann, täglich um die Post fahren, damit die Leute auch eine Zeitung kriegen. Ich würde bitten, im Interesse der Gleichheit der Staatsbürger auch auf dem Lande dafür zu sorgen, daß die Post täglich zugestellt wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Abgeordneten Doktor Kranzlmayr, das Wort.

Abgeordneter Dr. **Kranzlmayr:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Bundesbahnen haben schon seit Jahren eine an sich sehr segensreiche und wünschenswerte Einrichtung geschaffen. Sie führen alljährlich zweimal in Wien und in den Landeshauptstädten Fahrplankonferenzen durch. Zu diesen Konferenzen werden maßgebliche Personen der Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und auch Faktoren, die für den Berufsverkehr verantwortlich sind, geladen. Auf Grund der Erfahrungen kommt es mir aber vor, als würde diese Tagung jeweils einer Sendung im Rundfunk dienen, die heißt: „In den Wind gesprochen". Denn all die Wünsche und Anregungen, die doch mit großer Verantwortung dort vorgetragen wurden, sind bisher in keiner Weise erfüllt worden.

Ich darf hier auch einen alten Witz vorbringen. Die bekannte Wiener Witzfigur sollte einmal zur Kur nach Bad Ischl fahren. Und nun hat Bobby seinen Freund gefragt, wie er denn nach Ischl käme. Sein Freund sagte ihm, er müsse in Attnang aussteigen. Nun hat Bobby gesagt: In Attnang aussteigen? Ich habe geglaubt, da könnte man nur umsteigen.

Das war einmal. Heute kann man oftmals in Attnang weder aus- noch umsteigen. *(Abg. Dengler: Was tut man denn dort? — Heiterkeit.)* Es ist daher, sehr geehrter Herr Minister, ein ganz großes Anliegen, das Anhalten des Arlberg-Expreßzuges in Attnang-Puchheim zu gewährleisten. Der Zug hat zwischen Feldkirch und Wien beziehungsweise umgekehrt ganzjährig sechs Halte, davon zwei in Tirol, drei in Salzburg und eine in Oberösterreich, in den Sommer- und Winter-Hochsaisonmonaten zusätzlich und vorübergehend noch vier fakultative Halte, davon drei in Tirol und eine in Oberösterreich, bei unveränderter Gesamtfahrzeit. Ich glaube, daß schon dadurch erwiesen ist, daß einem Halten in Attnang das ganze Jahr hindurch nichts im Wege steht. Die Haltezeiten in Innsbruck betragen 10 beziehungsweise 14 Minuten, in Salzburg 15 beziehungsweise 10 Minuten. Ich glaube, trotz des Lokomotivwechsels und Stürzen des Zuges in Salzburg könnten diese Haltezeiten ohneweiters verkürzt werden, ja aus Eisenbahnerkreisen ist mir gesagt worden, daß in Linz schon vor fünf Jahren der Lokomotivwechsel bei Expreßzügen in 5 Minuten, ja sogar in 4 Minuten planmäßig vollzogen wurde.

Die Bedeutung der Station Attnang-Puchheim als Einfallstation ins Salzkammergut sowohl im Sommer wie im Winter ist — ich glaube, das wissen wir alle — äußerst groß und braucht nicht weiter erörtert zu werden. Ich erinnere nur an die im Vorjahr eröffnete Dachstein-Seilbahn, an den Tauplitz-Lift und so weiter. Auch die Anschlüsse in Attnang-Puchheim sind, wie gesagt, nicht besser, sondern schlechter geworden. Der Triebwagenschnellzug 247, der mit der sehr günstigen Verkehrslage 19 Uhr 45 Wien-Westbahnhof wegfährt und in Attnang-Puchheim um 23 Uhr 33 ankommt, kann für Gmunden und die weiteren Orte nicht benützt werden, weil überhaupt kein Anschluß besteht. Auch hier, glaube ich, müßte man eine Verbesserung schaffen können.

Viel wurde auch schon in diesen Fahrplankonferenzen davon gesprochen, Kurswagen von Wien nach Bad Aussee beim Expreßzug 133 zu schaffen. Um mit diesem Zug nach der heutigen Fahrplangestaltung ins Salzkammer-

gut zu gelangen, muß jetzt in Wels mit nur 5 Minuten Zwischenzeit in Personenzug 2257 und dann neuerlich in Attnang-Puchheim mit nur 8 Minuten Zwischenzeit in den Zug E 708, also auf einer ganz kurzen Strecke, zweimal umgestiegen werden.

Auch der Zug 1114 ab Salzburg 5 Uhr 10 würde eine Vorverlegung dringend benötigen, und dies insbesondere wegen der Berufsfahrer. Der Zug kommt in Attnang-Puchheim um 6 Uhr 47 an; das ist also für den 7 Uhr-Arbeitsbeginn zu spät. Ich glaube schon, daß hier bei einigen guten Willen eine Vorverlegung um 10 Minuten möglich wäre.

Oft und oft ist auch schon gesprochen worden — und ich glaube, der Akt bei der Generaldirektion muß schon sehr dick sein — über das Wiederanhalten der Züge Expreß 133/132, Ostende-Expreß und D 303/304, Donau-Kurier, vor allem in den Kurortestationen Schärding, Bad Schallerbach-Wallern und Grieskirchen-Gallspach.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, Ihnen allen ist bekannt: Schärding, Bad Schallerbach, Gallspach sind Kurorte und Fremdenverkehrsorte internationaler Bedeutung. Gallspach hat in den letzten Jahren rund 300.000 Fremdenübernachtungen gehabt, und mehr als ein Drittel sind Auslandskurgäste aus Nord- und Westeuropa und Übersee. Als es noch den Eisernen Vorhang gegeben hat, waren mehr als die Hälfte aller Kurgäste von Gallspach Ausländer. Gallspach ist für Österreich ein Devisenbringer ersten Ranges. Bad Schallerbach ist bedroht durch das aufstrebende Heilbad Füssing in Bayern, ebenfalls ein Schwefelbad. Die Besucher aller Orte — Schärding, Gallspach und Schallerbach — sind kurbedürftige Menschen, also Kranke, die nach einer Fahrt durch halb Europa im direkten Wagen gezwungen sind, für die letzten paar Kilometer in einen Personenzug umzusteigen und das samt ihrem, entsprechend der Kurdauer, umfangreichen Gepäck. Im vergangenen Sommerfahrplan hielten in der Richtung Wels-Passau der Ostende-Expreß und in der Gegenrichtung der Donau-Kurier nur im Juli und August in Grieskirchen unter Entfall der Anhalte in Neumarkt-Kallham. Im gegenwärtigen Fahrplan halten die strittigen Fernzüge in beiden Richtungen in der für den internationalen Verkehr völlig unwichtigen Station Neumarkt-Kallham. Angeblich soll dies geschehen, um die Grenzkontrollorgane dort aus- beziehungsweise einsteigen zu lassen. Diese durch die Kontrollen im fahrenden Zug bedingten Halte könnten aber ohne weiteres, wie es schon der Fall war, nach Grieskirchen oder Wels verlegt werden. Auch wird die Führung der direkten Kurswagen zwischen Wien und Neumarkt-Kallham ab und nach Wels in Personenzügen, im Sommer bei zwei Zugspaaren, im Winter bei einem, als mangelhaft angesehen. Sie kommen wohl nur für den inländischen Verkehr in Frage, sind aber für den internationalen Verkehr ganz uninteressant. Bad Schallerbach wünscht in diesem Zusammenhang auch eine Terminänderung in der Führung dieser Kurswagen, und zwar dahin gehend, daß der Nachmittagskurs ganzjährig geführt werde.

Ein besonderes Anliegen wäre auch — ich sehe wohl ein, daß das vielleicht erst in einer späteren Zeit erfolgen wird können, aber ich will es hier erwähnen — die Einführung eines Eilzugspaares Linz—München über Simbach. Wir haben schon einmal vor dem zweiten Weltkrieg eine derartige Fahrplanstrecke gehabt, die sich bestens bewährt hat, ist doch diese Route die kürzeste Verbindung zwischen der oberösterreichischen Landeshauptstadt und Südbayern.

Ebenfalls wäre wünschenswert — und ich glaube, dies wäre leicht zu erreichen — die Teilung der Triebwageneilzüge 753 und 755 Linz—Braunau in Neumarkt mit Weiterleitung des einen Teiles nach Schärding und Passau mit dem entsprechenden Zugspaar in der Gegenrichtung. Damit könnte die derzeit überaus schlechte Verbindung zwischen Schärding und Linz wenigstens teilweise verbessert werden. Ich habe schon erwähnt, Schärding ist ein Kurort und ein wichtiges Handelszentrum; dann liegt es doch an der Grenze Österreichs, und es kann nicht geleugnet werden, daß es bei Weiterdauern unzureichender Inlandsverbindungen immer mehr und mehr der benachbarten deutschen Konkurrenz ausgesetzt ist.

Vom Innviertel wegkommend möchte ich auch noch Wünsche des Mühlviertels hier kundtun. Der Zug 3820 ab Linz 23 Uhr 19 sollte täglich bis Summerau geführt werden, denn derzeit ist die letzte Verbindung dorthin ab Linz 19 Uhr 16! Es fehlt für alle aus anderen Richtungen später in Linz ankommenden Züge ein Anschluß Richtung Freistadt. Die Frequenz wird gesichert sein, da der geforderte Zug auch als Theaterzug dienen würde. Auch die Einführung eines Vormittagszuges ab Summerau nach Linz ist oft und oft gefordert worden. Dies ist begründet damit, daß die untragbare Verkehrslücke zwischen 5 Uhr 34 früh und 11 Uhr 20 unbedingt geschlossen werden soll.

Es ist auch so, daß das Mühlviertel nun einmal immer mehr und mehr ein aufstrebendes Fremdenverkehrsgebiet wird. Es müßte daher auch ein zweites Eilzugspaar zwischen Urfahr und Aigen-Schlägl geführt werden.

Zumindestens zum Wochenende wäre dies unumgänglich notwendig. Durch umfangreiche Ausholzungen wurde eine ganze Reihe von Schiabfahrten in diesem Gebiet geschaffen, die sich den alpinen durchaus gleichwertig zur Seite stellen können. Entsprechende Verkehrsvorsorgen sind, sollten diese Bemühungen, die dieses Gebiet gemacht hat, um Fremdenverkehrsgebiet zu werden, nicht nutzlos sein, unerläßlich. Natürlich sind in diesem Gebiet auch mehr Postautolinien, im besonderen eine Linie Waxenberg—Hansberg—St. Peter—Neufelden, und Verbesserungen in der Telephonverbindung notwendig.

Ich möchte aber hier auch noch in diesem Zusammenhang ein Wort über die in der jüngsten Zeit getroffenen Zugseinstellungen sprechen. Ich kann mir schon vorstellen, daß, bedingt durch Kohlenmangel, es dann und wann zu Zugseinstellungen kommen kann. Die Bevölkerung ist nur darüber erregt, in welcher Form die Verlautbarung dieser Zugseinstellungen erfolgt ist. Man glaubt vielleicht hier in Wien, es hätte jeder die Möglichkeit, eine Zeitung, insbesonders eine Tageszeitung, in die Hand zu bekommen. Es ist dem leider nicht so, wie ja gerade auch mein Freund Eichinger ausgeführt hat, und es hat viele, viele Menschen gegeben, die einfach nach längeren Märschen zur Bahnstation gekommen sind und dann feststellen mußten, daß dieser oder jener Zug nicht mehr fährt.

Ich glaube vielleicht auch hier in diesem Zusammenhang sagen und die Frage aufwerfen zu dürfen, ob es denn wirklich notwendig gewesen ist, diese Zugseinstellungen so rapid vorzunehmen, und ob auch die nötige Vorsorge in der Kohlenbevorratung getroffen war. Niemand, auch ich nicht, hat früher gehört, daß die Gefahr bestehen würde, Züge einzustellen, sondern das ist so urplötzlich gekommen, daß man eigentlich nicht recht weiß, ob diese Einstellungen vollkommen begründet gewesen sind. Insbesondere hat sich aber ausgewirkt, daß von diesen Zugseinstellungen auch postbefördernde Züge betroffen wurden, wodurch die Postzustellung große Verzögerungen erlitten hat.

Ebenso möchte ich noch auf eine Einführung hinweisen, die sich als völlig zwecklos erwiesen hat. Es gibt nämlich Züge, die nur „auf besondere Anordnung" verkehren. Diese Anordnungen werden meist am Donnerstag oder Freitag bekanntgegeben. Es handelt sich um Züge, die hauptsächlich an Sonntagen in Wintersportgebiete fahren. Diese Züge sind deshalb wertlos, weil der Sportler ja nicht sozusagen wartet, bis diese Verlautbarung kommt und er dann womöglich erst am Sonntag erfährt, daß dieser Zug nicht betrieben wird. Man sollte doch diese wichtigsten Strecken, die für den Wintersport maßgeblich sind, betreiben, auch wenn hiefür einmal das Wetter nicht besonders günstig ist.

Bei diesen Zugseinstellungen hat sich noch eine sehr betrübliche Sache ergeben, nämlich die gänzliche Einstellung der Linie Spielfeld —Radkersburg. Es sind dafür Omnibusse zur Verfügung gestellt worden. Nun sind hier Schwierigkeiten aufgetreten, erstens weil in den Omnibussen nicht genügend Platz ist, das Reisegepäck kann nicht untergebracht werden, die Fahrräder der Arbeiter können nicht mitgenommen werden und so weiter. Aber die wohl größte Benachteiligung ist, daß auf diesen Autobuslinien, die ja als Zugsersatz fahren, keine Begünstigungen für Arbeiter und Schüler gewährt werden, obwohl sie auf diese Begünstigungen berechtigten Anspruch hätten. Hier die Bitte, daß möglichst bald wenigstens zwei Zugspaare, in der Früh und abends, wieder eingesetzt werden und daß, solange dies nicht möglich ist, für die Arbeiter, Schüler und Angestellten die Begünstigungen, die sie jetzt von den Bahnen gehabt haben, auch auf den Autobussen gewährt werden.

Im übrigen sollen bei Wiedereinsetzung von Zügen zuerst jene eingesetzt werden, die dem Berufsfahrerverkehr und dem Schülerverkehr dienen, denn auch mir ist bekannt, daß jetzt viele Schüler, für die ja mittags die Schule endet, entweder Autos anhalten und damit nach Hause zu kommen versuchen oder eben mehrere Stunden zu Fuß ihren Heimweg antreten, weil sie dann immer noch früher zu Hause sind als mit den am Abend fahrenden Zügen.

Die Bundesbahn hat bisher einen Grundsatz vertreten, der aber falsch ist, nämlich Züge immer nur dann fahren zu lassen, wenn die Ergebnisse von Frequenzzählungen entsprechend gut sind. Dieser Auffassung, Hohes Haus, kann nicht energisch genug entgegengetreten werden. Gewiß soll die Wichtigkeit der Reisendenfrequenz eines Zuges an sich nicht bestritten werden. Es müssen aber in bestimmten, besonders gelagerten Fällen unbedingt auch andere Momente berücksichtigt werden. Es geht nicht an, fortwährend von der Hebung des für Österreich eminent wichtigen Fremdenverkehrs zu sprechen und gleichzeitig diese Bemühungen zum Teil illusorisch zu machen durch Verschlechterung von Auslandsverbindungen, wie zum Beispiel durch Nichtanhalten — wie ich schon erwähnt habe — in Schärding, Grieskirchen und Bad Schallerbach oder des Arlberg-Expreß in Attnang-Puchheim. Die Bundesbahn scheint es nicht zu wissen oder es zu ignorieren, daß diese

Dinge immer wieder schärfste Kritik bei dem anderes gewöhnten Publikum hervorrufen, eine Kritik, die von den Kur- und Fremdenverkehrskommissionen zwar als vollkommen berechtigt angesehen werden muß, denen aber von denselben Kommissionen, die ja österreichische Institutionen sind, doch irgendwie begegnet werden soll. Und sollten sich tatsächlich an diesem Anhalten uninteressierte Ausländer beschweren, daß in Österreich die Schnellzüge alle Augenblicke halten, so wäre dem mit weit besseren Argumenten zu begegnen, und zwar mit den Klagen der Kranken, die ihre Kurorte nicht direkt erreichen können, oder der ausländischen Sommer- und Wintersportgäste, die in ihrer bequem gelegenen Anschlußstation nicht ein- und aussteigen können.

Hohes Haus! Es läßt sich nicht bestreiten: Österreich ist nun einmal eine kleinräumige Landschaft. Gott sei Dank haben wir in unserem kleinen Land viele wichtige Orte, viele Kurorte, viele Fremdenverkehrspunkte, und da ist es eben notwendig, daß an diesen wichtigen Punkten auch internationale Züge halten. Ich verweise nur auf das Beispiel der Schweiz, wo ja auch an solchen wichtigen Punkten die internationalen Züge stehenbleiben.

Der Herr Betriebsdirektor hat mir einmal geantwortet, daß die Verwaltungen der ausländischen Anschlußbahnen sich über allzu häufiges Anhalten internationaler Züge in Österreich beschweren. Ich glaube, auch dem ist energisch entgegenzuhalten, daß sie zufrieden zu sein haben, wenn im Gesamtzugslauf keine Verzögerung eintritt. Dies ist aber nicht der Fall. Eine Fahrzeitverlängerung ist in allen erwähnten Fällen nicht gegeben, und ich bin im übrigen der Meinung, es geht eine ausländische Bahnverwaltung gar nichts an, ob, wo und wie oft in Österreich gehalten wird, denn es sei nochmals gesagt: technisch bestehen keine Bedenken. Die angeführten fakultativen terminbegrenzten Haltezeiten zeigen, daß sie an sich möglich sind und daß auf der Strecke Linz—Wien — Sie können im Kursbuch nachsehen — das aufenthaltlose Durchfahren eines Zuges gegenüber einem, der mehrmals anhält, höchstens einen Zeitgewinn von 10 bis 15 Minuten bedeutet.

Daß die vermehrten Aufenthalte für die Bahn wirtschaftlich nicht akzeptabel seien, ist ebenfalls eine unhaltbare Behauptung. Im Dampfbetrieb verursachen selbstverständlich Schnellzugsaufenthalte tatsächlich nennenswert verlängerte Fahrzeiten und erhebliche Mehrkosten. Demgegenüber gehört bei elektrischer Traktion die weitgehende Unempfindlichkeit gegenüber gewissen Verkehrserfordernissen, wie Belastung, schnellere Fahrt bei Steigungen und vermehrten Haltepunkten, zu ihren wesentlichen Vorzügen.

Noch ein Wunsch, der zwar nicht mehr ein Wunsch bezüglich des Fahrplanes ist, wohl aber von allgemeiner verkehrsmäßiger Bedeutung, wäre die Beseitigung der unhaltbaren Verhältnisse in den Bahnhöfen Wels und Attnang-Puchheim. Beide sind wichtige, höchst lebhaft frequentierte Umsteigebahnhöfe, beide verlangen von den Reisenden das Überschreiten von stark frequentierten Geleisen. Besonders in Wels führt dies täglich zu ausgesprochen gefährlichen Situationen. Der Mahnruf: Achtung! Achtung! Auf dem ersten Gleis fährt ein Güterzug durch!, ist eine ganz normale und häufige Ankündigung, und nur der Umsicht der Bahnbediensteten und der diensthabenden Exekutivbeamten und auch der Routine eines Teiles der einheimischen Bahnbenützer ist es zu danken, daß es nicht öfters zu schwersten Unfällen kommt. Es sei daher auch den Bediensteten in diesen Bahnhöfen der Dank für ihre Umsicht ausgesprochen. Wir verschließen uns nicht den leider auch hier bestehenden Budgetschwierigkeiten, doch mögen die Bundesbahnen die Errichtung von Inselbahnsteigen in Wels und Attnang-Puchheim so rasch wie möglich in das Erneuerungs- und Umbauprogramm aufnehmen.

Ich habe nun einige Wünsche vorgetragen, die sicherlich von Abgeordneten der anderen Bundesländer noch ergänzt werden könnten. Es ist heute schon einmal davon gesprochen worden, daß die Bundesbahnen ein großes Defizit haben. Ich bin nicht so unklug, zu sagen, das sei ausschließlich ein Verschulden des zuständigen Herrn Ministers oder der Sozialistischen Partei, aber eines, glaube ich, kann die Bevölkerung verlangen: Wenn schon dieses Defizit von der Gesamtbevölkerung aus den Steuereinnahmen getragen wird, dann kann auch verlangt werden, daß die Bahn in erster Linie dem Volke zu dienen und in erster Linie die Wünsche des Publikums zu erfüllen hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Der nächste vorgemerkte Redner ist der Herr Abgeordnete Freund. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Freund:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe mich heute fast gewundert, als ich den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Polcar zugehört habe, und meinte, daß er einmal im Haus hier eine Rede hält, ohne einen Ausfall gegen den Minister zu machen. Aber ich wurde doch noch eines Besseren belehrt.

Der Herr Abgeordnete Polcar hat in der Luftfahrtangelegenheit sehr interessante technische Dinge vorgetragen, hat aber dann am Schluß von der Ministeranklage gesprochen und gedroht: Unsere Geduld ist zu Ende! Das könnte man in manchen anderen Dingen auch sagen. Denn Tatsache ist, daß gerade die Frage KLM oder SAS nicht eine Frage von heute ist. Jedermann, der mit diesen Dingen zu tun hat, weiß, daß die SAS die erste Gesellschaft gewesen ist, die ohneweiters in der Lage wäre, den Flugverkehr aufzunehmen, denn sie hat nicht nur die Maschinen, sie hat auch die Konzession. Aber man müßte doch fragen, warum sie noch nicht den Flugverkehr aufgenommen hat, und dann würde man feststellen können, daß der Herr Bundesminister für Finanzen seine Bewilligung zur Auflage der Aktien bis heute noch nicht gegeben hat. Das ist also nicht eine Verzögerung, die durch den Verkehrsminister entstanden ist. Ich bin überzeugt, daß es möglich sein müßte, selbst die Differenzen, die der Kollege Polcar in bezug auf die SAS und die KLM angeführt hat, im Verhandlungswege zu einem günstigen Abschluß zu bringen. *(Abg. Dr. Hofeneder: Die Vereinbarung liegt vor, warum wird sie nicht eingehalten?)* Warum hält der Herr Finanzminister die Vereinbarungen nicht ein? *(Abg. Dr. Hofeneder: Das hat mit dem Finanzminister überhaupt nichts zu tun!)* Warum hat der Finanzminister bis heute seine Zustimmung nicht erteilt, daß die SAS den Flugverkehr aufnehmen kann? *(Abg. Polcar: Weil sie keine Konzession hat!)* Sie hat sie! *(Abg. Polcar: Nein, das Verkehrsbüro hat sie widerrechtlich bekommen!)* Das ist Ihre Auffassung! Unsere Auffassung ist, ... *(Zwischenrufe des Abg. Dr. Hofeneder. — Gegenrufe bei der SPÖ. — Abg. Polcar: Nur Ruhe, meine Herren! Das Gericht wird das entscheiden! — Abg. Dr. Hofeneder zur SPÖ: Halten Sie die Vereinbarungen ein, die Sie unterschreiben!)*

Ich möchte aber doch feststellen: Man soll in diesem Hause nicht gleich deswegen, weil einmal jemand anderer Meinung ist, so furchtbar aufgeregt werden! *(Abg. Dengler: Da hat er wieder recht, aber das gilt auch für eure Seite! — Ruf bei der ÖVP: Das haben wir von euch! — Ruf bei der SPÖ: Ihr werdet nervös! — Abg. Mark: Weil wir nicht so hysterisch sind wie ihr! — Weitere Zwischenrufe bei den Regierungsparteien.)*

Kollege Polcar, hören Sie mich die zwei Minuten an! Ich habe Sie drei Viertelstunden angehört und habe die Nerven aufgebracht, keinen Zwischenruf zu machen. Ich hoffe, Sie werden auch die Nerven haben, sonst wären Sie für das Flugwesen eh nimmer brauchbar. *(Heiterkeit. — Abg. Dr. Hofeneder: Nur zwei Minuten!)* Es muß ein Weg gefunden werden, um diese Frage einer Lösung zuzuführen.

Ich möchte jetzt auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Weiß zurückkommen. Ich habe mich über die heutigen Ausführungen des Herrn Bundesbahnpräsidenten Ing. Dr. Weiß sehr gewundert. Ich kenne den Herrn Bundespräsidenten *(Heiterkeit bei der ÖVP)*, den Herrn Bundesbahnpräsidenten, noch dazu von Villach — das soll aber nicht sagen, daß Sie sich Hoffnungen machen sollen, daß Sie Bundespräsident werden — als einen ... *(Ruf bei der ÖVP: Warum nicht?)* Der Herr Bundesbahnpräsident hat auch schon im Ausschuß bei der Beratung des Kapitels Bundesbahnen sehr sachlich gesprochen und sogar einige wirklich beachtenswerte Vorschläge gemacht, wie man mit dem Verkehrsproblem fertig werden könnte.

Ich muß sagen, Herr Präsident Weiß, ich war erschüttert über Ihre Ausführungen, die Sie in bezug auf die Personalvertretung gemacht haben. Ich glaube, Sie sind da bis in das Innerste ungerecht gewesen. Sie haben die Personalvertreter dadurch eigentlich beleidigt, daß Sie gesagt haben, ein großer Prozentsatz der Personalvertreter spiele Zellen- und Ortsgruppenleiter wie während der Nazizeit. Und im gleichen Atemzug richten Sie an mich angeblich als den Chef der Personalvertretung den Appell, ich soll also hier und überall vermittelnd eingreifen. Ich bitte, Herr Bundesbahnpräsident, vielleicht haben Sie das schon vergessen, aber erinnern Sie sich daran, wie es in den ersten Nachkriegsjahren ausgesehen hat; denn nicht nur einmal wurde der Personalvertretung auch aus Ihren Kreisen der Dank und die Anerkennung für die Leistungen ausgesprochen, die sie damals vollbracht hat. Heute, da wir aus den ärgsten Dingen heraußen sind, nörgelt man an einzelnen Bemerkungen, die dort und da ein Vertreter macht, herum und macht weiß Gott was für eine Sache daraus! Ja glauben Sie denn, daß Ihre Leute alle Engel sind? Glauben Sie nicht, daß sich nicht auch Ihre Leute allerlei Dinge erlauben? Fragen Sie Ihre Couleur-Kollegen in der Personalvertretung, die Herren Dr. Kalz und Schwitzer, die werden Ihnen bestätigen, daß sie es absolut nicht schwer haben, in der Personalvertretung ihre Arbeit zu verrichten. Ich muß sagen, daß alles, was bis jetzt an Beschlüssen in der Personalvertretung gefaßt wurde, auch mit den Stimmen der christlichen Vertreter beschlossen worden ist. Man kann also nicht auf der einen Seite, um hier vielleicht als neuer Abgeordneter irgendwie populär zu werden, auf die Personalvertretung nur so losdreschen

und auf der anderen Seite von dieser Personalvertretung in schwierigen Situationen das Äußerste verlangen.

Und heute können wir sagen, Herr Präsident: Die Eisenbahner haben ihre Pflicht erfüllt, und die Personalvertretung ist mit ein Teil von denen gewesen, die mitgeholfen haben, aus den Schwierigkeiten der Nachkriegsjahre in verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer Verkehrsleistung zu kommen, die sich wohl sehen lassen kann. *(Abg. Dr. Hofeneder: Das hat er aber gar nicht gesagt!)* Herr Abgeordneter Hofeneder! Sie werden natürlich nie anerkennen, was ein anderer sagt, aber ich bin ja hier gesessen und habe die Rede mit angehört, während Sie nicht hier waren. *(Abg. Dr. Hofeneder: Ich war hier und habe nur gehört, daß er die Parteipolitik Ihrer Fraktion verurteilt hat!)* Herr Abgeordneter Hofeneder, gestatten Sie mir eine kleine Bemerkung: Ich bin der letzte, der solche Dinge überhaupt zur Sprache bringt, denn ich müßte Ihnen hier sonst einige Fälle aufzählen, wo Ihre Vertreter zu uns gekommen sind und verlangt haben, einen sogenannten Bogenschwinger zu machen, um auch den einen oder anderen Ihrer Leute unterzubringen. Sehen Sie, darüber wird sich niemand aufregen! Aber das sind doch so selbstverständliche Dinge, die im Leben und in der Ausübung des Dienstes immer wieder vorkommen, was die Herren, die mit der Bundesbahn nichts zu tun haben, eben nicht beurteilen können. *(Abg. Dr. Gredler: Sehr interessante Dinge, erzählen Sie nur weiter! — Abg. Dr. Hofeneder: Sie werden lachen: Ich war ein ganzes Jahr bei der Bundesbahn!)* Als was denn? *(Abg. Dr. Hofeneder: Als Fahrdienstleiter!)* Ja, deshalb ist es nicht gegangen! *(Schallende Heiterkeit.)* Jetzt geht es! *(Abg. Dr. Hofeneder: Ich war auf der elektrischen Strecke, da ist es tadellos gegangen!)* Das sagt auch schon alles.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich nun mit dem Kapitel Verkehr beschäftigen. *(Abg. Dr. Hofeneder: Alle Räder stehen still, wenn unser starker Arm es will!)* Wenn unser starker Arm es will, nicht Ihrer! *(Abg. Dr. Hofeneder: Ich habe geglaubt, bei mir ist sie nicht gefahren! 1 : 0!)* Bei den Gewerkschaften sind Sie nicht stark, da können Sie sicher sein!

Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Machunze hat als Generalberichterstatter schon darauf verwiesen, daß infolge der knappen Mittel alle Ressorts Einschränkungen in ihrem Budget vornehmen mußten. Die Kürzungen bei den Österreichischen Bundesbahnen treffen diesen größten Betrieb Österreichs aber außerordentlich schwer, hat doch dieser Betrieb besondere Aufgaben und Verpflichtungen zu erfüllen, die ihm durch Gesetz und Verordnungen auferlegt sind.

Eine der vornehmsten Verpflichtungen, die die Bundesbahnen haben, ist der Transport von Menschen und Gütern. Das allein schon zwingt die verantwortlichen Stellen, für größtmögliche Betriebssicherheit zu sorgen.

Zu den weiteren Verpflichtungen, die der Gesetzgeber den Bahnen allgemein auferlegt hat, gehört die Erhaltung ihrer gesamten Anlagen und ihres gesamten Schienennetzes. Wie aber soll denn das geschehen, wenn nicht genügend Mittel für alle diese notwendigen Maßnahmen zur Verfügung stehen! Man darf doch nicht übersehen, meine Damen und Herren, daß die Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen — und damit verrate ich sicher kein Geheimnis — ziemlich veraltet sind, weil sie doch gewöhnlich bereits über hundert Jahre alt sind! Wir haben zwei Kriege mitgemacht, und der zweite Krieg hat den Bundesbahnen so schwere Schäden zugefügt, daß man nicht in der Lage ist, all jene normalen Erhaltungsarbeiten durchzuführen, weil wir ... *(Abg. Mitterer: Pferdebahn! — Abg. Prinke: Das war ein Versprechen!)* Na, die Pferdebahn ... *(Abg. Mitterer: Hundert Jahre ist die Pferdeeisenbahn alt!)* Die Eisenbahn auch, wenn Sie nichts dagegen haben. Über hundert Jahre habe ich gesagt. Wenn Sie also nicht aufpassen, dann dürfen Sie mir keine Schuld geben. Aber wegen dieser schweren Schäden, die den Österreichischen Bundesbahnen zugefügt worden sind, konnten naturgemäß die normalen Arbeiten zur Erhaltung der Anlagen nicht in dem Ausmaß erfolgen, wie es notwendig gewesen wäre.

Und noch aus einem anderen Grund ist dies eine dringende Notwendigkeit. Infolge des technischen Fortschrittes — und das ist heute schon einmal hier im Hause erwähnt worden —, sind auch die Verkehrsleistungen gewaltig gestiegen. Die Techniker haben ja immer größere und immer schwerere Maschinen gebaut und auch andere immer schwerere Betriebsmittel zur Verfügung gestellt, und hier hat ja schon ein Redner erklärt, daß heute Züge mit 19 und 20 Vierachsern fahren, und infolge der Erhöhung der Geschwindigkeit sind die Ansprüche an die Anlagen doppelt groß. Wenn noch nicht genügend Mittel vorhanden sind, um die notwendigen Verbesserungen am Oberbau und an allen anderen Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen durchzuführen, so sind eben die ÖBB gezwungen, andere Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Zur Erfüllung des Normalprogrammes wäre der Betrag von rund 400 Millionen Schilling nötig. Nur dann wäre es möglich, das Normal-

programm, das die Auswechslung von rund 300 km Schienenstrang und 600 Weicheneinheiten vorschreibt, durchzuführen; nur dann, wenn diese 400 Millionen Schilling vorhanden wären, wäre es möglich.

Mit den im Budget vorgesehenen Mitteln werden die Österreichischen Bundesbahnen kaum die Hälfte des Normalprogrammes durchführen können, was naturgemäß zur Folge hat, daß sich die Langsamfahrstellen im kommenden Jahr um etliche hundert Kilometer vermehren werden. Man kann sich ärgern, wie man will, es kann niemand die Verantwortung übernehmen für die Geschwindigkeit der Züge und für die Sicherheit des Transportes, wenn man weiß, daß die Anlagen nicht so intakt sind, wie es normalmäßig der Fall sein müßte. Die Verwaltung ist daher gezwungen, daranzugehen, Zugsverspätungen hervorzurufen durch die Langsamfahrstellen, ja sie muß sogar daran denken, Zugseinstellungen vorzunehmen, was ja bereits seit Mitte November geschehen ist, um durch die Einsparung von Zugskilometern jene Mittel zur Verfügung zu bekommen, die nötig sind, um die dringendsten Arbeiten, die im Interesse der Betriebssicherheit notwendig sind, durchzuführen.

Das ist eine Tatsache, über die man nicht hinwegkommt. Diese Maßnahmen werden aber natürlich in erster Linie die Bevölkerung und die Wirtschaft treffen. Es muß heute schon mit aller Klarheit ausgesprochen werden, daß noch weitere Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft zu erwarten sind, weil wir wahrscheinlich noch gezwungen sein werden, weitere Zugseinstellungen vorzunehmen. Es muß heute schon dem Volk und der Wirtschaft gesagt werden, daß nicht die Bundesbahnen daran schuld sind, damit man nicht nachher sagt, die Bundesbahnen hätten dies und das versäumt. Es muß mit aller Klarheit festgestellt werden, daß den Bundesbahnen eben nicht jene Mittel zur Verfügung stehen, um alles normal abwickeln zu können.

Bisher waren die Österreichischen Bundesbahnen angestrengt bemüht, allen Bedürfnissen des Volkes und des Verkehrs gerecht zu werden und durch eine Modernisierung und Rationalisierung des Betriebes dem immer mehr ansteigenden Verkehrsvolumen entsprechen zu können. Umso bedauerlicher ist es, daß durch die Kürzung der Budgetmittel auch diese Bemühungen eine wesentliche Einschränkung erfahren.

Auf dem Gebiete der Elektrifizierung beispielsweise bedeutet das, daß eine Reihe von Plänen vorläufig zurückgestellt werden muß. So kann die Elektrifizierung der Ennstalstrecke von Eben im Pongau nach Selzthal nicht durchgeführt werden, ebensowenig kann die Elektrifizierung von St. Veit an der Glan nordwärts gegen Knittelfeld fortgesetzt werden. Das ist bedauerlich, weil jeder von uns weiß, was es bedeutet, wenn wir von der Bestellung und Beschaffung von Auslandskohle befreit werden würden, was nur durch die Elektrifizierung möglich wäre.

Heute weiß man ja nicht einmal noch, ob es möglich sein wird, wenigstens die Elektrifizierungsarbeiten auf der Semmeringstrecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag durchzuführen. Gerade dieser Abschnitt, eine der stärksten Bergstrecken unserer Bahnen, wäre auch von großer wirtschaftlicher Bedeutung, weil durch die Elektrifizierung jährlich rund 50.000 t Kohle erspart werden könnten. Das allein zeigt schon, daß die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen nicht nur den Zweck verfolgt, angenehmer und schöner, besser und bequemer zu fahren und zu transportieren, sondern daß sie vor allem eine wirtschaftliche Bedeutung hat. Durch die Einsparung von Kohle würden Mittel frei werden, die dem Staatshaushalt für andere Zwecke zur Verfügung stünden. Darüber hinaus werden wir, je weniger Kohle wir aus dem Ausland beziehen, umso weniger von diesem abhängig, je mehr wir aber elektrifizieren, umso mehr Kohle ersparen wir und desto mehr können wir an Devisen ersparen.

Gerade die letzten Ereignisse auf dem Gebiete der Kohlenbeschaffung haben gezeigt, daß beispielsweise Polen die Kohlenlieferungen trotz bestehender Verträge einfach eingestellt hat, was die ÖBB wahrscheinlich zwingt, Zugseinstellungen im größeren Ausmaß vorzunehmen. Das bedeutet aber eine neuerliche Belastung der Bevölkerung und unserer Wirtschaft. Da nun die ÖBB gezwungen sein werden, Kohle aus Amerika zu beziehen, wird das Budget der Bundesbahnen eine neuerliche, unvorhergesehene Belastung erfahren. Dies führt dazu, daß nicht nur eine Beschränkung des Normalerhaltungsprogramms beim Oberbau und im Sicherungs- und Fernmeldedienst eintreten wird, sondern daß es darüber hinaus unmöglich werden wird, bereits begonnene Bauvorhaben in den vorgesehenen Zeiträumen fertigzustellen. So werden die Vollendung des Südostbahnhofes sowie die Arbeiten am Nordbahnhof und am Bahnhof Hall in Tirol eine wesentliche Verzögerung erfahren. Desgleichen wird es auch im kommenden Jahr nicht möglich sein, den Bahnhofsbau in Fehring in Angriff zu nehmen, es wäre denn, daß im Eventualbudget Mittel dafür bereitgestellt werden könnten. Der Zustand in Fehring ist allen Mitgliedern des Hohen Hauses zur Genüge bekannt, weil wir schon seit zwei

oder drei Jahren bei jeder Budgetberatung den Bau des Bahnhofes Fehring behandelt haben.

So gesehen, können also die Ansätze des Budgetentwurfes 1957 keineswegs als befriedigend bezeichnet werden, und es muß nachdrücklichst davor gewarnt werden, nach den Beengtheiten des Budgets für 1957 eine Situation bei den Österreichischen Bundesbahnen herbeizuführen, für die einzustehen verantwortliche Stellen ablehnen müßten.

Da angesichts der divergenten Beurteilung der Einnahmenseite des Staatshaushaltes 1957 in der nunmehrigen Regierungsvorlage erstmalig der Weg eines Eventualbudgets beschritten wurde, in welchem für die Österreichischen Bundesbahnen im Rang 1 100 Millionen Schilling vorgesehen sind und im Rang 3 400 Millionen Schilling, so wäre eine Erleichterung der finanziellen Schwierigkeiten möglich, wenn der Herr Finanzminister die Frage prüfen würde, ob nicht der Rang 1 statt mit 100 mit 300 Millionen dotiert und der Rang 3 mit den restlichen 200 Millionen festgelegt werden könnte. Denn jedermann wird verstehen, daß die Bundesbahnen mit den im Budget vorgesehenen 233 Millionen Schilling, die für die Post Anlagen vorgesehen sind, nicht ein Dreivierteljahr lang das Auslangen finden können, wenn erst in den letzten Monaten des Jahres von Rang 1 und 3 ein Betrag von zusammen 500 Millionen Schilling angesetzt wird.

Diese angeregte Verschiebung der im Eventualbudget vorgesehenen Beträge würde die Bundesbahnen in die Lage versetzen, ihre Dispositionen über diesen so erhöhten ersten Rang zu erstrecken, da bei den vielfach langen Lieferfristen zumindest die Materialvorsorge schon im ersten Semester in die Wege geleitet werden könnte.

Diese Maßnahme wird auch notwendig sein, weil die nicht zuletzt aus den verlängerten Lieferfristen, aber auch aus der Budgetknappheit 1956 erklärbaren Zahlungsverzögerungen auf die Dauer gesehen mit einer geordneten Wirtschaftsführung nicht vereinbar sind. Vielleicht werden es allfällige Mehreinnahmen im Staatshaushalt 1956 doch noch gestatten, bei den Bundesbahnen ein übermäßiges Anwachsen des Schuldenkontos zum Jahresultimo zu verhindern, dessen Abbau sonst angesichts der Unzulänglichkeit des Budgetentwurfs 1957 auf kaum überwindbare Schwierigkeiten stoßen würde. Ohne eine solche Änderung im Eventualbudget wären die Österreichischen Bundesbahnen zu sehr wesentlichen Einschränkungen mit mancherorts kaum absehbaren Auswirkungen gezwungen.

Bereits Mitte November mußte sich die Verwaltung zur Einstellung einiger Regelzüge entschließen, die vorerst eine Einsparung von zirka 200.000 Zugkilometern im Jahre 1957 bringen werden. Diese Zugseinstellungen, welche nur für die Winterfahrplanperiode gedacht waren, werden nunmehr eine wesentliche Vermehrung infolge des Ausfalles der Kohlenlieferungen aus Polen erfahren. Schon Mitte Dezember mußten weitere Einstellungen von Zügen vorgenommen werden, wodurch weitere 12.600 Zugkilometer täglich ausfallen werden.

Und nun, meine Damen und Herren, gestatten Sie mir, einige Sätze über das so oft kritisierte Defizit der Österreichischen Bundesbahnen zu sagen. Man hat sich daran gewöhnt, die Eisenbahn als ein Instrument zur Förderung der Wirtschaft und der Sozialpolitik zu betrachten. Niemand aber bemüht sich, zu untersuchen, wo denn die eigentlichen Ursachen des Defizits liegen. Wir haben heute eine ganze Reihe von Vorschlägen beziehungsweise Feststellungen vernommen, aber niemand hat gesagt, wie man denn das Defizit beseitigen könnte.

Meine Damen und Herren! Vor allem anderen sind es doch die Bindungen, die den Eisenbahnen durch die Tarifpolitik auferlegt werden, die an dem Defizit schuld sind. Die Österreichischen Bundesbahnen waren gezwungen, bei der Erstellung der Tarife auf die Entwicklung der Wirtschaft Rücksicht zu nehmen. Vergleicht man den Index, der in den Preisen aller Bedarfsartikel und -güter aufscheint, mit den Tarifen der Österreichischen Bundesbahnen, dann wird man feststellen müssen, daß die Tarife im Personenverkehr kaum das 3fache und die Tarife im Güterverkehr das 4,2fache erreichen. Ich glaube, mehr braucht man darüber nicht mehr zu sagen. Würde man den Bundesbahnen Tarife gewähren, die nur halbwegs den Preisen in der übrigen Wirtschaft gleichkämen, dann müßten die derzeitigen Tarife eine wesentliche Erhöhung erfahren.

Wenn es in den ersten Nachkriegsjahren verständlich war, der Wirtschaft indirekte Subventionen durch die niederen Tarife zu gewähren, um den Aufbau der Wirtschaft zu erleichtern, so kann man heute von einer solchen Notwendigkeit kaum mehr sprechen. Es wird daher unvermeidlich sein, daß man sich mit der Frage der Tarife bei den Österreichischen Bundesbahnen eingehend beschäftigt, dies umsomehr, als das selbst in Kreisen der Wirtschaft als ein unmöglicher Zustand bezeichnet wird.

So hat sich in der Fachzeitung „Verkehr“ vom 3. November 1956 ein österreichischer Frächter zu diesem Thema zum Wort gemeldet.

Es müßte, so heißt es in dem Artikel, das Ziel der Verkehrspolitik bleiben, die Tarife mit den Kosten allmählich in Einklang zu bringen. Wenn nicht jetzt in der vielbewunderten Hochblüte unserer Wirtschaft an dieses Problem herangegangen wird, wann soll es denn dann geschehen? Heute hat Österreich noch das Geld, um das Defizit der Bundesbahnen auszugleichen. Daß deswegen der Staatshaushalt aus dem Gleichgewicht kommt, bestreitet der Artikelschreiber. Das Pensionsproblem, die sozialen Auflagen und das gemeinwirtschaftliche System stellen nach der Ansicht des Verfassers Lasten dar, die den ÖBB endlich abgenommen werden müßten. Dieser Ansicht kann nur hundertprozentig beigepflichtet werden.

Dabei muß ich allerdings eine Bemerkung des Artikelschreibers hervorheben, um nicht eine irrtümliche Auffassung aufkommen zu lassen. Er macht in dem Artikel der Bundesbahnverwaltung und dem Ministerium den Vorwurf, daß sie nicht genügend Energie an den Tag legten, um ihre ungerechfertigten Lasten loszuwerden.

Man spricht sehr viel davon, daß die ÖBB einen kranken Körper im Staate darstellen, wie es auch der Herr Abgeordnete Dr. Weiß im Finanz- und Budgetausschuß ausgesprochen hat. Bei der Beurteilung des Budgets vergißt man aber auch, wie ungleichmäßig die einzelnen Ressorts behandelt werden.

Ich möchte als Beispiel nur die Frage der Agrarstützungen erwähnen. So wird, wenn man das Budget ansieht, festzustellen sein, daß im Jahre 1957 der Staat zur Stützung der Agrarpreise mehr als 1300 Millionen Schilling ausgeben wird. Dieser Betrag scheint aber nicht im Budget der Landwirtschaft, sondern bei der Kassenverwaltung des Bundes auf. Und man sagt sich: Was man dem einen gibt, soll man doch dem andern nicht wehren.

Eine ebensolche Belastung des Budgets der Bundesbahnen stellen die Pensionslasten dar. Einem Personalstand von 68.000 aktiven Bediensteten stehen 88.000 Pensionsparteien gegenüber. Nicht weniger als 1,7 Milliarden Schilling wird der Pensionsaufwand für das Jahr 1957 betragen. Würde man diesen Betrag statt im Budget der Bundesbahnen ebenfalls bei der Kassenverwaltung des Bundes führen, so würde das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen auch beseitigt sein. *(Beifall bei der SPÖ.)* Dabei soll nicht gesagt werden, daß wir damit den gesamten Pensionistenstand meinen, sondern in erster Linie alle jene Pensionslasten, die nicht auf das Verschulden der heutigen Verwaltung zurückzuführen sind, also fremde Lasten, die aus früherer Zeit vorhanden sind und die heute im Budget der Bundesbahnen berücksichtigt werden müssen.

Meines Erachtens ist der früher zitierte Vorwurf des Artikelschreibers, daß die Bundesbahnen nicht genügend Initiative aufgebracht hätten, um diese unberechtigt aufgebürdeten Lasten abzuschütteln, nicht gerechtfertigt. Es ist bekannt, daß über dieses Pensionsproblem und dessen Lasten zwischen dem Verkehrsminister und dem Finanzminister wiederholt Diskussionen geführt wurden.

Das Problem des Defizits bei den Österreichischen Bundesbahnen ist nicht allein eine österreichische Erscheinung. Alle anderen europäischen Staaten sind mit den gleichen Sorgen wie wir beschäftigt. Es müßte nur ein Weg gefunden werden, um den Bundesbahnen die fremden Lasten abzunehmen, und es würde sich in der Gebarung der ÖBB ein wesentlich besseres Bild ergeben.

Es müßten also, um eine ausgeglichene Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen zu erreichen, das Betriebsbudget auf der Ausgabenseite vor allem von der übermäßigen Belastung durch den Pensionsaufwand befreit und auf der Einnahmenseite die im allgemeinen seit 1954 unverändert gebliebenen Tarife durch eine Tarifstützung aus Bundesmitteln ausgeglichen werden. Ohne eine solche Entlastung, die übrigens auch vom Herrn Bundeskanzler Raab in seiner Regierungserklärung vom 4. Juli 1956 zunächst hinsichtlich des Pensionsaufwandes der ÖBB in Aussicht gestellt worden ist, kann nicht nur keine Verminderung des Defizits erwartet werden, sondern es wird die Vollangleichung der Bezüge im Bundesrechnungsabschluß 1957 noch als Mehraufwand bei den Personalausgaben aufscheinen und zu einer weiteren Erhöhung des Abganges führen.

Als unmöglich muß es aber bezeichnet werden, daß man im Interesse eines Ausgleiches im Gesamtbundeshaushalt dazu neigt, unbeeinflußbare Mehrbelastungen, wie sie sich etwa durch Bezugserhöhungen ergeben, bei den Betrieben durch eine immer härter werdende Einengung des Sachaufwandes auszugleichen. Es ist bekannt, daß sich der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft schon im Jahre 1955 an den Herrn Bundesminister für Finanzen gewendet und ihm konkrete Vorschläge zur Frage des Bundesbahnhaushaltes unterbreitet hat. Leider ist mir nicht bekannt, ob der Herr Bundesminister für Finanzen diese konkreten Vorschläge aufgegriffen hat.

Sehr häufig wurde im Zusammenhang mit dem Budget auch die Meinung ausgesprochen, man möge doch die Österreichischen Bundesbahnen in einen selbständigen Wirtschafts-

körper verwandeln, um sie auf kaufmännischer Basis aufzubauen. Dieser Gedanke ist nicht neu. Schon vor zwei Jahren hat die Verwaltung im Auftrag des Herrn Bundesministers für Verkehr Erhebungen eingeleitet, um die eventuellen Voraussetzungen einer Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen zu prüfen. Hiebei ist auch die gesamte Entwicklung der europäischen Bahnen in bezug auf die wirtschaftliche Autonomie mitberücksichtigt worden.

Diese Untersuchung hat nun gezeigt, wie in einer Anfragebeantwortung vom Herrn Verkehrsminister festgestellt wurde, daß allen modernen Bahnverwaltungen die Tendenz gemeinsam ist, das rein privatwirtschaftliche Prinzip, wie es zum Beispiel noch im Bundesbahngesetz 1923 zum Ausdruck kommt, aufzugeben und die beiden Forderungen nach Wahrung des Allgemeininteresses einerseits und nach Anwendung kaufmännischer Grundsätze in der Geschäftsführung andererseits gleichberechtigt in den Vordergrund zu stellen. Das schweizerische Bundesbahngesetz aus dem Jahre 1944 zum Beispiel weicht von den privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten insofern noch mehr ab, als für die Gebarung der Bundesbahnen nicht mehr kaufmännische, sondern gesunde betriebswirtschaftliche Grundsätze als maßgebend erklärt werden.

Eine solche Umwandlung in einen selbständigen Wirtschaftskörper könnte nicht so vorgenommen werden, daß man einfach auf das Bundesbahngesetz von 1923 zurückgreift, weil mittlerweile 33 Jahre vergangen sind und manche andere Verhältnisse auf wirtschaftlichem Gebiet vorhanden sind.

Eine neues, modernes Bundesbahngesetz wird eine solide Grundlage für die Lebensfähigkeit eines Wirtschaftskörpers darstellen müssen, wenn die Errichtung eines solchen einen Sinn haben soll. Hiebei wären eine Reihe von Voraussetzungen zu berücksichtigen, zum Beispiel die Ausstattung der Unternehmung mit einem ausreichenden Grundkapital, die Gewährung eines Lastenausgleiches, insbesondere auch beim Tarifausgleich durch den Bund, die Lösung des Problems der unrentablen Strecken, die Mittelbeschaffung für die Kosten des Wiederaufbaues und der Investitionen und vieles andere mehr. Weiters wäre es notwendig, zu prüfen, ob die Belastungen aus dem Titel der Beförderungspflicht in dem bisherigen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Aber als ebenso wichtig müßte die Frage der Pensionslasten geordnet werden. Viel wichtiger noch wäre es, eine vernünftige Koordination aller Verkehrszweige anzustreben. Seinerzeit hatten die Bahnen eine gewisse Monopolstellung, die dem Staat eine Reihe gesetzlicher Verpflichtungen auferlegte, welche heute nicht mehr gegeben sind, da die Monopolstellung der Bahnen auf dem Verkehrsgebiet nicht mehr besteht und neben den Bahnen eine Reihe anderer Verkehrsmittel eingesetzt worden sind. Diese Koordinierung der Verkehrsmittel wäre eine der Grundbedingungen für eine vernünftige Lösung des Verkehrsproblems in Österreich.

Es soll jetzt nicht über die Frage dieses neu zu schaffenden Wirtschaftskörpers gesprochen werden, weil auch hier noch weitgehende Divergenzen in den Auffassungen bestehen, und nicht zuletzt muß auch die Frage der Stellung des Personals und der Pensionisten der Bundesbahnen in einem solchen Gesetz klar umschrieben werden. Die Eisenbahner würden sich mit allen Mitteln wehren, wenn man vielleicht der Meinung wäre, daß man mit der Schaffung eines selbständigen Wirtschaftskörpers die Rechte, die sich die Eisenbahner bis heute erworben haben, in irgendeiner Form schmälern könnte. Erst wenn alle diese Voraussetzungen geklärt sind, wird es möglich sein, sich mit diesem Problem eingehender zu beschäftigen.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir nun, noch einige Worte zur Frage der Personalwirtschaft bei den Bundesbahnen zu sagen. Schon in der Budgetdebatte im Finanzausschuß wurden von allen Rednern die Leistungen der Bundesbahnen und ihres Personals anerkennend hervorgehoben. Das Personal hat auch alles darangesetzt, um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Verfolgt man die Personalstandsentwicklung, dann wird man feststellen, daß der Personalstand am 1. Jänner 1951 mehr als 77.000 Bedienstete zählte, während am 1. Oktober 1956 dieser auf rund 68.000 Bedienstete gesunken ist, und dies trotz der ununterbrochenen Steigerungen der Verkehrsleistungen in den letzten Jahren.

Wenn diese Verkehrsleistungen trotz der Senkung der Personalstände bewältigt werden konnten, so darf nicht unerwähnt bleiben, daß dies nur durch die Mehrleistungen des Personals ermöglicht wurde. Mehr als 1,500.000 Plusstunden hat das fahrende Personal im Zugbegleit- und Lokfahrdienst geleistet; 100.000 Plusstunden wurden vom Bahnhofspersonal, vor allem im Verschub- und Weichenstellerdienst geleistet. Alle Bemühungen, die Personalstände zu erhöhen, sind an den beschränkten Budgetmitteln gescheitert. Besonders schwierig ist die Lage im Fahrdienstleiterdienst, wo außer 80.000 Mehrleistungsstunden sogar noch Urlaubsrückstände aus dem Urlaubsjahr 1955/56 bestehen und wo der Urlaub aus dem Urlaubsjahr 1956/57 nur zum geringsten Teil verbraucht werden konnte.

Das veranlaßt uns begreiflicherweise, unsere Aufmerksamkeit auf die Heranbildung von Nachwuchskräften zu lenken. Die Schwierigkeit besteht aber vor allem darin, daß vor dem Einsatz im ausübenden Verkehrsdienst monatelange Einschulungen notwendig sind und daher darauf Bedacht zu nehmen war, daß die Reservestände bei den Bundesbahnen unbedingt erhöht werden müssen. Es ist außerdem verständlich, daß bei der heutigen hohen Beschäftigungszahl in der Privatwirtschaft nicht immer genügend betriebsdiensttaugliche Menschen dem Eisenbahndienst zugeführt werden können.

Aus diesen angeführten Umständen ist zu ersehen, daß es unmöglich wäre, von einer Kürzung der Personalstände um 2 Prozent zu sprechen, wie es vom Herrn Finanzminister bei der Einbringung des Budgets 1957 angedeutet wurde. Das Personal würde einfach nicht verstehen, daß man trotz der bedeutenden Mehrleistungen nun noch eine Kürzung der Personalstände vornehmen will. Ebensowenig versteht dieses pflichtbewußte Personal, daß es, wenn es sich um eine Verbesserung seines Einkommens bemüht, diese immer nur unter äußerstem Druck erreichen kann. Dies konnte man bei dem Ringen um die Entnivellierung bemerken sowie bei den Bemühungen im November 1955, wo es um die Abgeltung der damals eingetretenen Teuerung ging, und nicht zuletzt bei der Erstellung des neuen Gehaltsgesetzes, wo erst nach Androhung schärfster gewerkschaftlicher Mittel ein Erfolg zu verzeichnen war.

Mehr als ein Jahr lang wurde über dieses Gehaltsgesetz verhandelt, und das Personal konnte die Erfüllung dieser Regelung nur in Etappen erreichen. Der Herr Abgeordnete Weiß hat heute schon eine Bemerkung gemacht und gesagt, der Herr Bundesminister für Verkehr sei der Meinung, daß der Finanzminister zaubern könne. Ich glaube, das ist ein Irrtum, Herr Abgeordneter Weiß! Ich glaube, man nimmt immer an, daß der Verkehrsminister zaubern kann — möglichst viele Züge und recht billig natürlich —, aber Mittel werden ihm keine zur Verfügung gestellt! *(Abg. Dengler: Wieso?)* Und sowenig der Finanzminister ein Zauberer ist, sowenig kann es auch der Verkehrsminister sein, denn er kann nur das leisten, was ihm zur Verfügung gestellt wird. *(Zwischenrufe.)* Ja, das wissen wir auch, aber wir müssen es immer wieder den Menschen in Erinnerung rufen, und es muß immer wieder klargestellt werden, daß nicht der Minister Waldbrunner an allem schuld ist. *(Abg. Glaser: Aber der Kamitz schon!)* Das habe ich mit keinem Wort behauptet. Oder können Sie mir das nachweisen? Aber wenn Sie es schon erwähnen, dann müssen Sie irgend etwas wissen! Nicht? Denn ich habe ja nichts davon gesagt.

Meine Damen und Herren! Es hat sich da in der letzten Zeit wieder eine besondere Leistung der Eisenbahner ergeben. Sie wissen, daß sich im Nachbarland, in Ungarn, eine furchtbare Tragödie abgespielt hat, und wir haben vor allen anderen die Aufgabe gehabt, diesem unglücklichen Volk, soweit es möglich ist, zu helfen; sogar die Bundesbahnen mußten hier auch einiges tun. Wir haben in der Zeit vom 4. November bis einschließlich 9. Dezember insgesamt 131.508 ungarische Flüchtlinge transportiert. Nach dem Ausland wurden 49 Züge mit 30.273 Personen abgefertigt, die in die Länder Schweiz, England, Deutschland, Belgien, Frankreich, Holland, Italien, Schweden und Dänemark geleitet wurden. Mit Sonderwagen sind 9568 Flüchtlinge in das Ausland transportiert worden, und im Inland wurden nicht weniger als 78 Sonderzüge nach verschiedenen Bestimmungsorten geführt und dabei 74.670 Personen befördert. In Sonderwagen, die zu Regelzügen beigestellt wurden, sind weitere 16.997 Personen befördert worden, insgesamt also haben wir 131.508 ungarische Flüchtlinge befördert.

Und nun, meine Damen und Herren, möchte ich zum Abschluß noch einiges über die so berühmten 15 Prozent sagen. Mit 1. Jänner 1957 soll nun das Gehaltsgesetz 100prozentig erfüllt werden, und damit konnte das Einkommen aller öffentlich Bediensteten wenigstens halbwegs an die Lebenshaltungskosten herangeführt werden. Es ist dies kein Geschenk an die öffentlich Bediensteten, sondern eine gerechte Lösung der Einkommensverhältnisse. Wer den harten Dienst der Eisenbahner kennt, kann nur sagen: Das haben sie sich wahrlich verdient! *(Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig!)* Dem Minister und seiner Verwaltung kann ich daher versichern, daß die Eisenbahner alles tun werden, trotz aller Schwierigkeiten, die uns begegnen, ihren Dienst zu versehen und Volk und Staat gegenüber ihre Pflicht zu erfüllen. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Spezialdebatte über diese Gruppe ist damit geschlossen.

Wünscht der Herr Spezialberichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet. Damit ist die Aussprache über die Gruppe X beendet.

Gruppe IX

Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie

Kapitel 21: Bauten

Präsident: Wir kommen nunmehr in der Spezialdebatte zur Gruppe IX.

Spezialberichterstatter für diese Gruppe ist der Herr Abgeordnete Gruber. Ich ersuche ihn, seinen Bericht zu erstatten.

Spezialberichterstatter **Gruber:** Hohes Haus! Ich glaube, im Sinne aller zu handeln, wenn ich meinen Bericht sehr kurz fasse, zumal den Damen und Herren Abgeordneten ja der mit allen notwendigen Ziffern versehene Spezialbericht zu Gruppe IX, umfassend Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und 21: Bauten, gedruckt vorliegt.

In diesem Zusammenhange darf ich gleich erwähnen, daß vom Bundesministerium für Finanzen zur Gruppe IX eine Druckfehlerberichtigung übermittelt wurde, die ebenfalls allen Abgeordneten zum Nationalrat zugegangen ist. Diese Berichtigung bedingt auch einige Richtigstellungen im Ausschußbericht zu Gruppe IX.

So tritt auf der ersten Seite im Bericht über das Eventualbudget für das Kapitel 21 an Stelle der im 3. Rang vorgesehenen Summe von 78,436.000 S die Ziffer 116,109.000 S. Demgemäß ändern sich auch die Schlußziffern von 125,876.000 S auf 163,549.000 S.

Desgleichen beträgt der Prozentsatz, mit dem das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau am Eventualbudget beteiligt ist, nicht 6,4 Prozent, sondern 8,4 Prozent.

Endlich ist auf der letzten Seite, wo ebenfalls wieder vom Eventualbudget beim Kapitel 21 gesprochen wird, der Betrag von 62,327.000 S auf 100 Millionen Schilling richtigzustellen.

Meine Damen und Herren! Der Finanz- und Budgetausschuß hat in seiner Sitzung vom 15. 11. 1956 die Gruppe IX des Bundesvoranschlages für das Jahr 1957 beraten, und in der Diskussion haben 24 Abgeordnete und abschließend Bundesminister Dr. Bock gesprochen.

Wenn ich nun doch Einzelheiten anführen darf, so sieht der Bundesvoranschlag 1957, soweit das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau in Betracht kommt, Ausgaben in der ordentlichen Gebarung bei Kapitel 20 mit 218,263.000 S und beim Kapitel 21 mit 1.512,255.000 S, insgesamt also mit 1.730,518.000 S vor. Dazu kommen bei Kapitel 21 Ausgaben in der außerordentlichen Gebarung von 228 Millionen Schilling, sodaß sich eine Gesamtsumme von 1.958,518.000 S ergibt.

Es ist schon im Bericht erwähnt, ich möchte es aber hier ebenfalls betonen, daß die auffallende Erhöhung, und zwar bezogen auf das Gesamtbudget, von 3,57 auf 6,72 Prozent beim Anteil an den Förderungskrediten ihre Ursache darin findet, daß für den Wohnhaus-Wiederaufbaufonds analog dem Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds ein Betrag von 100 Millionen Schilling veranschlagt wurde, wofür im Bundesvoranschlag 1956 keine Mittel vorgesehen waren.

Es ist selbstverständlich, daß auch für den gegenständlichen Ressortbereich, entsprechend den für das Bundesfinanzgesetz 1957 aufgestellten Richtlinien, alle Förderungskredite gegenüber 1956 um 30 Prozent gekürzt wurden.

Weiters scheint mir besonders erwähnenswert, daß der Sachaufwand bei Kapitel 21: Bauten, in seiner Gesamtziffer gegenüber dem Bundesfinanzgesetz 1956 einen um 421,898.000 S höheren Betrag aufweist.

Und nun noch ein Wort zu den Krediten für die Gebäudeerhaltung, die im Bundesvoranschlag 1957 in der gleichen Höhe wie im Jahre 1956 veranschlagt wurden. Der überaus große Stand der verwalteten Objekte und der schlechte Bauzustand, in dem sich die Mehrheit derselben befindet, bewirken, daß der veranschlagte Betrag bei weitem nicht ausreicht, den laufend anfallenden Erneuerungsbedarf zu decken. Hier muß erwähnt werden, daß die für die Gebäudeinstandsetzung und für die Gebäudeerhaltung aufgewendeten Geldmittel in sehr großem Ausmaß dem Handwerk zufließen, fast auf das gesamte Bundesgebiet gleichmäßig verteilt werden und somit befruchtend auf fast alle Zweige der Wirtschaft in unserem Lande wirken. Es ist daher besonders bedauerlich, daß hiefür nicht ausreichende Kredite bereitgestellt werden konnten.

Hohes Haus! Ich stelle nun namens des Finanz- und Budgetausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und dem Kapitel 21: Bauten, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1957 in der Fassung der Regierungsvorlage (79 der Beilagen) einschließlich der zu diesen Budgetteilen im Eventualvoranschlag vorgesehenen Ansätze wird unter Berücksichtigung der vom Bundesministerium für Finanzen bekanntgegebenen Berichtigungen dieser Ansätze die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Präsident: Zum Wort gemeldet ist als Gegenredner der Herr Abgeordnete Ernst Fischer. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Ernst **Fischer:** Meine Damen und Herren! Die wirtschaftliche Konjunktur in Österreich dauert an. Allerdings ist sie vor allem eine Konjunktur der Profite, und der Anteil der Arbeiter und Angestellten am Sozialprodukt entspricht weder der Steigerung der Produktion, noch der gesteigerten Arbeitsleistung, noch der zunehmenden Teuerung.

Auf die Frage, warum in einer Zeit der Konjunktur die Preise steigen, hat der Abgeordnete Mitterer im Finanz- und Budgetausschuß geantwortet, daß die moderne Wirtschaft den steigenden Appetit aller Teilnehmer des Wirtschaftslebens auf einen größeren Anteil am Sozialprodukt hervorrufe und daher die Preise sich aufwärts bewegen.

Wir zweifeln nicht daran, daß der Appetit der Unternehmer steigt. Aber wir können uns nicht damit abfinden, daß dieser Appetit wohlwollend anerkannt wird, daß jedoch, wenn die Arbeiter und Angestellten ebenfalls das Verlangen nach einem größeren Anteil am Sozialprodukt bekunden, sofort ein Geschrei beginnt, das gefährde die Stabilität des Wirtschaftslebens und führe zur Inflation. Für das österreichische Kapital ist es zum Dogma geworden, daß die Löhne und Gehälter hinter dem Wachstum der Produktion zurückbleiben müssen, um dadurch einen möglichst großen Gewinn zu sichern und den Anreiz für den Unternehmer zu steigern. Im Gegensatz dazu sind wir der Auffassung, daß gerade ein Voraneilen der Löhne und Gehälter und damit eine Steigerung der Massenkaufkraft für den Unternehmer der größte Anreiz wäre, die Produktionsmethoden zu verbessern und die Produktion auszuweiten.

Die österreichischen Unternehmer berufen sich sehr gerne und sehr oft auf das Beispiel Amerikas. In Amerika geht man aber im großen und ganzen den Weg, den das österreichische Kapital so heftig mit der Behauptung ablehnt, daß er zur Inflation führt.

Wir sind überzeugt, daß man die Konjunktur am besten fördert, wenn man den inneren Markt aufnahmsfähiger macht, das heißt, wenn man die Kaufkraft des arbeitenden Volkes erhöht. Die Konjunktur in Österreich gründet sich nicht zuletzt auf die Exportkonjunktur, und daraus ergeben sich ernste Probleme.

Der Anteil des Exportes an unserer industriellen Produktion steigt ständig an und macht jetzt schon ein Drittel der Gesamtproduktion aus. Man rühmt sich dessen, aber wird es andauern? Das Institut für Wirtschaftsforschung hat vor kurzem in einer Studie dargelegt, daß unser Export relativ wenig preisempfindlich, dafür aber sehr einkommensempfindlich ist. Das heißt mit anderen Worten, ein relativ geringer Konjunkturrückschlag im Ausland kann einen argen Stoß für unseren Export bedeuten und das Gefüge unseres Wirtschaftslebens durcheinanderbringen. Es scheint uns daher geboten, die möglichst breite Streuung unseres Exportes anzustreben, erstens durch Ausweitung des zwar zunehmenden, aber immer noch sehr bescheidenen Osthandels und zweitens durch möglichst breite Verteilung im übrigen Exportbereich.

Die übermäßige Abhängigkeit von einigen wenigen Handelspartnern, vor allem von Westdeutschland, birgt Gefahren in sich. Auf Westdeutschland entfällt nicht weniger als ein Viertel unseres Gesamtexportes und ein Drittel unseres Gesamtimportes, woraus sich ein Handelsdefizit ergibt, das nur durch den Fremdenverkehr aus Westdeutschland halbwegs ausgeglichen wird. An dem Export nach Westdeutschland sind unsere Rohstoffe und Halbfabrikate noch immer zu stark beteiligt. Österreich müßte daran interessiert sein, weit mehr Fertigwaren auszuführen.

All diese Fragen hängen aufs engste mit der Politik der möglichst weitgehenden Liberalisierung zusammen. Österreich hat auf diesem Gebiet — man muß schon sagen — eine Fleißaufgabe gemacht und weniger Vorsicht gezeigt als Länder wie zum Beispiel die Schweiz oder Schweden. Wir haben mehr als 90 Prozent der Einfuhr liberalisiert und sind damit den meisten anderen Ländern vorangeeilt. Der Hauptgewinner daran ist Westdeutschland, das unseren Markt mit Waren überschwemmt. Diese Waren sind den österreichischen Erzeugnissen an Qualität und Preis zumeist nicht überlegen, aber die westdeutschen Konzerne sind finanzkräftiger und können daher weit günstigere Kreditbedingungen, Zahlungstermine und so weiter einräumen als die österreichische Industrie. Die Folgen für unsere Metall- und Textilindustrie, vor allem aber für unsere Fahrzeugindustrie sind heute schon beunruhigend. Mitten in der Konjunktur gibt es Massenentlassungen bei Steyr-Daimler-Puch, bei Saurer, bei Gräf & Stift, aber auch in den Zubehörbetrieben.

Man komme uns jetzt nicht mit dem Schlagwort von der Marktsättigung! Westdeutsche Fahrzeuge werden noch immer in großen Mengen gekauft, und manche staatlichen Stellen gehen mit üblem Beispiel voran. Auch diesen amtlichen Stellen sollte es nicht gleichgültig sein, daß in der österreichischen Fahrzeugindustrie ungefähr 2000 Arbeiter abgebaut wurden. Sie fanden zum Teil in anderen Industrien einen neuen Arbeitsplatz. Aber auch einige dieser Industrien fühlen sich heute bedroht. In Gewerkschaftskreisen ist man zum Beispiel über die Entwicklung in der verstaatlichten und in der privaten Elektroindustrie ernstlich beunruhigt. Auch sie ist der übermächtigen Konkurrenz Westdeutschlands ausgesetzt und wird vor allem durch ihre Abhängigkeit von westdeutschen Lizenzen an die Wand gedrückt. Wenn die zu weitgehende Liberalisierung schon in der Konjunktur solche Folgen hat, wie würde das erst sein,

wenn im Ausland Konjunkturrückschläge eintreten und der Wettbewerb auf den internationalen Märkten sich ernsthaft verschärft?

Ich möchte darauf hinweisen, daß zum Beispiel die reiche Schweiz in jüngster Zeit westdeutsche Autos von der Freiliste gestrichen hat und daß dafür ein Kontingent festgesetzt wurde. In ähnlicher Weise ist Schweden vorgegangen, und diese Maßnahmen sollten uns zum Nachdenken anregen.

In den Gewerkschaften und in der Arbeiterkammer wird jetzt sehr viel über die Konjunktur und über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des hohen Beschäftigungsstandes diskutiert. Die Arbeiterkammer hat Grundsätze der Vollbeschäftigungspolitik ausgearbeitet. In diesen Grundsätzen heißt es, daß Österreich auch im Falle ernster Konjunkturrückschläge auf dem Weltmarkt nicht auf eine Politik zur Sicherung der Vollbeschäftigung verzichten kann. Man müsse gewisse Maßnahmen in Reserve halten, um sich, wie der Bericht sagt, gegen einen Import der Arbeitslosigkeit, gegen einen Import der Krise schützen zu können. Das sind notwendige und ernst zu nehmende Forderungen.

Darüber hinaus aber möchten wir fragen: Was gedenkt der Herr Handelsminister zu tun, um der Notlage in der Fahrzeugindustrie unmittelbar entgegenzuwirken? Die Betriebsräte dieser Industrie haben beachtenswerte Vorschläge gemacht, wie zum Beispiel Herausnahme der betroffenen Fahrzeugtypen aus der Liberalisierung, Krediterleichterungen für die Käufer heimischer Fahrzeuge, Anweisungen an die offiziellen Stellen, Nutzfahrzeuge möglichst nur in Österreich zu kaufen, Unterstützung der Bemühungen der Fahrzeugfirmen, zusätzliche Absatzmärkte im Osten zu erschließen, wobei vor allem China als Käufer von Traktoren und Lastwagen in Betracht kommt. Man sollte diese Vorschläge berücksichtigen und die Liberalisierungslisten im Hinblick auf die Entwicklung in den verschiedenen Industriezweigen überprüfen.

Wir sind durchaus nicht dafür, die Liberalisierung aufzuheben. Wir wünschen, daß die Ausfuhr von Fertigwaren und die Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen möglichst wenig behindert werden. Wir befürworten im allgemeinen niedrige Zölle bei Nahrungsmitteln und wehren uns daher dagegen, daß der Finanzminister das Volk durch hohe Zölle auf Fleisch, Gemüse, Obst und so weiter zusätzlich belastet. Wir halten es jedoch für unrichtig, in Bausch und Bogen alles zu liberalisieren, ohne auf die Bedürfnisse der heimischen Industrie Rücksicht zu nehmen. Man soll sich mit dem Schlagwort „europäische Integration" nicht über den notwendigen Schutz der heimischen Industrie und der Arbeitsplätze in Österreich hinwegsetzen.

Was wir brauchen, ist eine kluge, weitblickende Handelspolitik, die nicht nur von der momentanen Konjunktur auf dem Weltmarkt ausgeht, sondern auch in Betracht zieht, daß sich manche Gefahren der weiteren Entwicklung abzuzeichnen beginnen. Zu einer solchen Politik gehört die Förderung des Osthandels, eine breitere Streuung unseres Exportes überhaupt, Hilfe für die heimische Industrie, nicht so sehr durch Exportsubventionen, sondern vor allem durch Krediterleichterungen, Unterstützung der eigenen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, damit wir aus der beängstigenden Abhängigkeit von den deutschen Konzernen herauskommen, bessere Berufsausbildung, Schutzmaßnahmen gegen die Abwanderung von Technikern und Fachkräften, die ein beunruhigendes Ausmaß angenommen hat. Wenn wir nicht rechtzeitig solche Vorkehrungen treffen, können wir eines Tages in äußerst schwierige Situationen hineingeraten.

In dem vorliegendem Budget werden die Kredite für Hochbauten sowie zum Teil die Kredite für den Wasserbau um 30 Prozent gekürzt. Im Jahre 1957 werden daher keine neuen Hochbauten in Angriff genommen, und auch die Fortführung großer Bauvorhaben ist in Frage gestellt. Mit Recht hat der Berichterstatter darauf hingewiesen, daß die für die Gebäudeerhaltung vorgesehenen Mittel bei weitem nicht ausreichen und daß dadurch vor allem die Handwerker und Gewerbetreibenden eine empfindliche Einbuße erleiden.

Für den Wohnhausbau möchte der Handelsminister vor allem Anleihen aufnehmen. Wir halten das für vollkommen abwegig. Im Inland sind die Voraussetzungen für solche Anleihen äußerst ungünstig, und Auslandsanleihen für den Wohnhausbau wären höchstens zu Bedingungen zu bekommen, die für den österreichischen Mieter unerträglich sind. Es ist nach wie vor die Aufgabe des Bundes, der Länder und der Gemeinden, den sozialen Wohnungsbau durch Steuermittel zu finanzieren, und vor allem in Zeiten der Konjunktur ist es möglich, die Profitmacher stärker heranzuziehen und Steuerüberschüsse für den sozialen Wohnungsbau zu verwenden.

Der Abgeordnete Marchner hat im Finanz- und Budgetausschuß festgestellt, daß mit den Mitteln des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds verschwenderisch umgegangen werde. Die Baukosten beim Wohnhaus-Wiederaufbaufonds, so sagte er, seien um 25 Prozent höher als bei der Gemeinde Wien und um mehr als 10 Prozent höher als beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds. Offenkundig spielt hier die Protektion und Spekulation eine unerquickliche

Rolle. Man spricht jetzt an allen Orten von Sparsamkeit. Man spart an der sozialen Fürsorge, man spart an Schule und Kultur, aber wenn es darum geht, Protektionskindern Gewinne zuzuschanzen, scheint man etwas weniger sparsam zu sein. Es wäre wünschenswert, hier eine stärkere Kontrolle einzuschalten.

Auf einen ähnlichen Mißstand hat der Abgeordnete Roithner im Finanz- und Budgetausschuß hingewiesen. Er sprach davon, daß sich die Straßenbaufirmen zu Ringen zusammenschließen und Preisabsprachen vornehmen, wodurch zum Teil die hohen Baukosten entstehen. Die führenden Männer der Volkspartei behaupten immer wieder, die angeblich so hohen Löhne der Bauarbeiter seien die wesentliche Ursache für die hohen Baukosten. Anstatt die Bauarbeiter zu beschuldigen, sollten sie lieber die ungerechtfertigten Gewinne der Bauunternehmer untersuchen und unsauberen Machinationen auf diesem Gebiete entgegenwirken.

Zusammenfassend möchte ich sagen: Die Volkspartei und ihre Minister sonnen sich allzusehr an der Konjunktur, die ja durchaus nicht ein Ergebnis ihrer Wirtschaftspolitik, sondern eine internationale Erscheinung ist. Sie wollen gleichzeitig verhindern, daß die Arbeiter und Angestellten den ihnen gebührenden Anteil an der Konjunktur erhalten, da sie den Appetit der Unternehmer als gottgewollt anerkennen, den Appetit des arbeitenden Volkes aber häufig als sündhafte Unbescheidenheit verdammen. Sie bringen es zuwege, daß die Profite immer weiter ansteigen, gleichzeitig aber die Bautätigkeit eingeschränkt, die Ausgaben für die Wohlfahrt und die Bildung des Volkes gekürzt werden. Sie leben wirtschaftlich in den Tag hinein und treffen keine Vorsorge für Zeiten wirtschaftlicher Rückschläge.

Man kann daher einem Budget, das diese Haltung der herrschenden kapitalistischen Kreise widerspiegelt, in keiner Weise zustimmen.

Präsident: Zum Wort gemeldet ist als nächster Redner der Herr Abgeordnete Dwořak. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Dwořak:** Hohes Haus! Ich möchte nur kurz auf die ersten Ausführungen des Herrn Abgeordneten Fischer zu sprechen kommen. Die Zahlen, die er eingangs genannt hat, möchte ich korrigieren und ihm empfehlen, daß er sich die Statistik des Institutes für Wirtschaftsforschung, in dem die Arbeiter, die Angestellten und die Unternehmer gemeinsam sitzen und gemeinsam diese Forschungen betreiben, ansieht und wirklich durchstudiert. Ich bin überzeugt, daß er dann bei ehrlichem Studium darauf kommen wird, daß seine Ausführungen schon dadurch widerlegt erscheinen.

Wie der Herr Spezialberichterstatter ausgeführt hat, sind für das Kapitel 20 des Bundesvoranschlages Ausgaben in der Höhe von 218 Millionen Schilling vorgesehen. Dieser Betrag ist ziffernmäßig mehr als bescheiden, wenn man bedenkt, daß damit sowohl für die Hoheitsverwaltung als auch für die Förderung des weiten Bereiches der gewerblichen Wirtschaft das Auslangen gefunden werden muß, also jenes Bereiches, der letztlich die Hauptlast des Steueraufkommens zu tragen hat. Diese niedrige Zahl des Bundesvoranschlages beweist jedenfalls eindeutig, daß das Handelsressort durch seine Zurückhaltung bei den Forderungen an den Staatshaushalt erheblich dazu beigetragen hat, daß im großen und ganzen ein ausgeglichenes Budget erstellt werden konnte.

Im Laufe der bisherigen Budgetdebatte wurde schon mehrfach darauf hingewiesen, daß das Budget 1957 der Aufrechterhaltung der Stabilität dient und die Fortsetzung unseres wirtschaftlichen Ausbaues garantiert. Wir Österreicher können mit Recht auf unsere wirtschaftlichen Leistungen stolz sein und auch der künftigen Entwicklung mit Ruhe und Zuversicht entgegensehen. *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich möchte nur erwähnen, daß zum Beispiel unsere Währung dank der hohen Devisen- und Valutenbestände eine der besten in ganz Europa ist. Der Schilling hat auf dem freien Markt wie zum Beispiel in Zürich seine Wertbeständigkeit deutlich bewiesen und ist selbst in den letzten Wochen, die durch die weltweiten Krisen gekennzeichnet waren, keinen allzu großen Kursschwankungen unterlegen. Das Ausland hat jedenfalls volles Vertrauen zu Österreich, aber das gleiche Vertrauen in die Wertbeständigkeit unseres Schillings und damit in die wirtschaftliche Stabilität bekundet auch die überwiegende Mehrheit der österreichischen Bevölkerung. Der Gradmesser hiefür ist wohl der außerordentlich starke Zuwachs der Spareinlagen trotz des unsinnigen Inflationsgeredes der letzten Monate, welches von einigen Seiten immer aufs Tapet gebracht wurde. Die Panikmache, die auch von einem gewissen Teil der Presse im September und Oktober des heurigen Jahres betrieben worden ist, ist auf taube Ohren gestoßen. Die Österreichische Volkspartei ist dank des Vertrauens der österreichischen Wählerschaft stark genug, um alle Versuche, die Stabilität und damit unseren wirtschaftlichen Aufbau zu stören, im Keim zu ersticken.

Hohes Haus! Gestatten Sie mir ein paar Worte zum Thema Wirtschaftskommission. Ich muß mich hier gegen Auffassungen aussprechen, die verschiedentlich in unrichtiger Weise kolportiert worden sind. Die Wirtschaftskommission, die im Oktober zweimal

zusammengetreten ist und letzte Woche die Ergebnisse beraten hat, die von einem Unterausschuß ausgearbeitet wurden, soll und darf kein Nebenparlament werden. Als der Gewerkschaftsbund im Frühjahr dieses Jahres den Vorschlag auf Schaffung einer gemeinsamen, ständig amtierenden Institution der drei Kammern und des Österreichischen Gewerkschaftsbundes aufs Tapet gebracht hat, habe ich die Errichtung einer solchen Superkammer als unzweckmäßig wohl abgelehnt, ich habe aber bereits damals in meiner Eigenschaft als Präsident der Bundeshandelskammer dem Präsidenten des Gewerkschaftsbundes mitgeteilt, daß die gewerbliche Wirtschaft jederzeit bereit ist, sich mit den anderen Interessenvertretungen fallweise an den Beratungstisch zu setzen, wenn wichtige Themen zur Diskussion stehen. Allerdings ist für solche Beratungen keine eigene Organisation und auch kein eigenes Büro notwendig. Die jüngste Vergangenheit hat wohl deutlich gezeigt, daß fallweise Beratungen zweckmäßig und zielführend sind und auch immer zielführend bleiben werden.

Aber der springende Punkt bei diesen Diskussionen über Löhne und Preise und damit auch für die Fortführung unseres wirtschaftlichen Aufschwunges sowie für die Hebung des Lebensstandards ist und bleibt die Frage der Produktivität. Je mehr erzeugt wird, je größer unser Sozialprodukt ist, desto größer wird auch der Anteil sein, der auf jeden einzelnen Österreicher, sei es in Form von höheren Löhnen und Gehältern oder in Form von niedrigeren Preisen, entfällt. Das ist nun einmal eine Tatsache, über die man nicht hinwegkommt. Die Entwicklung der letzten Jahre beweist dies ja auch deutlich.

Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß ein Teil des Produktivitätserfolges für Investitionen, insbesondere für Modernisierungen, verwendet werden muß. Das ist notwendig, denn sonst würden wir bald gegenüber unseren Konkurrenzländern ins Hintertreffen geraten, und die Rechnung würde uns in nicht allzulanger Zeit in Form von Betriebseinschränkungen, ja vielleicht sogar von Betriebsstillegungen präsentiert werden. Soviel zum Thema Produktivitätssteigerung und Lohnerhöhung. *(Präsident Dr. Gorbach übernimmt den Vorsitz.)*

Ich glaube, daß diese Klarstellung notwendig ist, weil verschiedentlich versucht wird, zusammenhanglos mit den Ziffern der Produktivitätssteigerung und der Lohnerhöhung zu operieren, womit bei den volkswirtschaftlich nicht so informierten Bevölkerungskreisen leicht Verwirrung gestiftet werden kann.

Die Entwicklung der Produktivität ist in den letzten Monaten nicht gerade erfreulich. Die Gesamterhöhung von 27 Prozent bezieht sich praktisch nur auf den Anstieg in den Jahren von 1952 bis 1955. Gegenüber dem Vorjahr hat jedoch die Produktivität nicht weiter zugenommen, im Gegenteil, es ist zu befürchten, daß sie heuer ein wenig unter dem Vorjahrsdurchschnitt liegen wird. Was eine Stagnation auf diesem Gebiete für die gesamte Volkswirtschaft bedeutet, das brauche ich wohl nicht näher vor Augen zu führen.

Sie wissen, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß die Frage der europäischen wirtschaftlichen Integration nunmehr bereits konkrete Formen annimmt. Ein Arbeitsausschuß ist derzeit damit beschäftigt, Vorschläge für eine Zollunion beziehungsweise für eine Zollfreihandelszone der europäischen Staaten auszuarbeiten. Die Ergebnisse dieser Beratungen werden Anfang nächsten Jahres dem Ministerkomitee der OEEC-Staaten vorgelegt, und es ist damit zu rechnen, daß dieses Ministerkomitee den Auftrag zur Ausarbeitung einer entsprechenden Konvention erteilen wird.

Für Österreich ergeben sich in diesem Zusammenhang eine Reihe von Problemen, gleichgültig, ob die Beratungen darauf hinauslaufen, daß eine Zollunion oder eine Zollfreihandelszone oder, was wahrscheinlicher ist, eine Kombination von beiden gebildet werden soll. Ich bin überzeugt, daß wir bei der Mitarbeit an diesen Bemühungen um einen gemeinsamen europäischen Markt entsprechende Vorsicht an den Tag legen müssen. Wir werden uns aber andererseits keinesfalls diesen Bestrebungen verschließen können, weil wir uns erstens zu einem wirtschaftlich starken Europa bekennen und weil zweitens andernfalls die eminente Gefahr bestünde, daß Österreich von der gesamteuropäischen Wirtschaftsentwicklung isoliert und vom Handelsverkehr mit diesen Staaten abgeschnitten wird.

Ich möchte betonen, daß sich die Österreichische Volkspartei absolut zum Gedanken eines freien Waren- und Güteraustausches innerhalb Europas bekennt, weil wir wissen, daß ein großer Markt eine bessere Auslastung der Produktionsmöglichkeiten, eine Verbilligung der Produktion und damit eine Hebung des Lebensstandards aller ermöglicht. Auf diesem großen Markt wird ein sehr rauher Wind des harten, aber leistungssteigernden Konkurrenzkampfes wehen. Aber wir sollten uns keinen Illusionen hingeben. Um dem kommenden Konkurrenzkampf standhalten zu können, werden der gute Wille, der gesunde Optimismus, der Fleiß und die Geschicklichkeit unserer Arbeiter und die Initiative unserer Wirtschaftstreibenden zuwenig sein. Um konkurrenzfähig zu bleiben beziehungsweise zum Teil überhaupt erst konkurrenzfähig zu werden,

muß man, wie ich schon vorhin erwähnt habe, mit den modernsten Maschinen und Betriebseinrichtungen ausgestattet sein. Wir müssen also die nächsten Jahre alle uns zu Gebote stehenden Kräfte benützen, um die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft und die Ergiebigkeit unserer Arbeit noch zu steigern. Wenn irgendwo die schon so oft gebrauchte Phrase „5 Minuten vor 12" Geltung hat, so hier.

Ermöglichen wir es den österreichischen Betrieben, großzügig zu investieren! Das Gesetz über die Bewertungsfreiheit, das leider im Vorjahr abgelaufen ist, war ein absolut geeignetes Instrument, um die Investitionstätigkeit zu heben. Nicht zuletzt der Bewertungsfreiheit ist es zuzuschreiben, daß die Produktivität der vergangenen Jahre so angestiegen ist und daß der hohe Beschäftigungsstand erreicht werden konnte. Es wäre deshalb unbedingt notwendig, das im Vorjahr abgelaufene Gesetz über die Bewertungsfreiheit neuerlich in Kraft zu setzen.

Neben der Schaffung erleichterter Investitionsmöglichkeiten müssen wir aber auch noch alle anderen Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ausschöpfen. In den Hunderttausenden unserer Klein- und Mittelbetriebe stecken noch gewaltige latente Leistungsreserven, die mobilisiert werden können und mobilisiert werden müssen. Diese große Anzahl der Kleinbetriebe ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft. Die Stärkung dieser Betriebe wird auch weiterhin eine unserer wichtigsten und vornehmsten Aufgaben bleiben.

Ein wirkungsvolles Instrument zur Rationalisierung und damit zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Kleinbetriebe sind Kredite, zu deren Finanzierung die für Wirtschaftsförderung präliminierten Beträge teilweise herangezogen werden. Die drückende Kreditnot des Gewerbes und Handels konnte in den letzten Jahren teils durch diese Mittel sowie durch ERP-Mittel und durch Beträge, die im Rahmen verschiedener Aktionen aufgebracht wurden, wesentlich gemildert werden. Die Kreditinstitute und die Handelskammern stehen wohl jederzeit beratend zur Seite, aber dennoch wird es notwendig sein, daß eine gewisse Vereinheitlichung der Kreditaktionen in Angriff genommen wird.

Der Herr Handelsminister hat bereits in anerkennenswerter Weise die Frage der Kreditvereinheitlichung aufgegriffen, und ich bin überzeugt, daß er sie soweit als möglich auch lösen wird.

Bei der Behandlung der Stärkung der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft wäre es jedoch falsch, einzig und allein die Produktion zu betrachten und den Handel unberücksichtigt zu lassen. Der stärkere Wettbewerb wird auch an den Handel erhöhte Anforderungen stellen. Was für Industrie und Gewerbe moderne Maschinen und Ausrüstungsgegenstände sind, das ist nun einmal für den Handel das Kapital zum Warenankauf. Durch die hohe Steuerlast war es dem Handel nicht möglich, sich das Kapital zu schaffen, das er zur Erfüllung seiner Funktion als Mittler zwischen Produzenten und Verbrauchern benötigt. Auch ist es dem Handel heute unmöglich, Produktion und Konsum entsprechend zu finanzieren. Aber diese beiden Funktionen muß er erfüllen können, wenn er seiner Aufgabe gerecht werden soll. Die Stärkung des Handels sowie aller anderen Sparten kann nur durch eine entsprechende steuerliche Begünstigung des nicht entnommenen Gewinnes erfolgen. Seit Jahren verhallen diese Forderungen, deren Berechtigung von keiner Seite bestritten werden kann, ungehört. Es wäre deshalb an der Zeit, daß sich Österreich auch auf diesem Gebiet für den zunehmenden Konkurrenzkampf rüstet.

Die wirtschaftliche Integration, deren schrittweise Verwirklichung wir im nächsten Jahrzehnt zu erwarten haben, wirft aber noch eine Reihe anderer Probleme auf. Die gleichen Startbedingungen produktionstechnischer Natur allein würden nichts nützen, wenn nicht auch die Belastung steuerlicher oder sozialer Art etappenweise dem europäischen Durchschnittsniveau angepaßt würde.

Die ÖVP hat die Steuerermäßigung auf ihre Fahnen geschrieben und in den Jahren 1954 und 1955 in die Tat umgesetzt. Bei den Nationalratswahlen, die heuer stattgefunden haben, hat die ÖVP weitere Steuerermäßigungen in Aussicht gestellt, und Sie können versichert sein, daß die ÖVP das hält, was sie verspricht. Das Bestreben meiner Partei wird es weiterhin sein, die Steuerbelastungen, die trotz der bisherigen Senkungen noch immer viel zu hoch sind, weiter abzubauen.

Ebenso spielen die Sozialabgaben bei der Kalkulation eine entscheidende Rolle. Auch hier hat Österreich ein großes Handikap zu tragen. Es ist daher ein Gebot der wirtschaftlichen Vernunft, der Wirtschaft keine neuen sozialen Belastungen aufzubürden, da sie sich letztlich in der Form auswirken würden, daß wir unsere Leistungsfähigkeit einbüßen und damit Arbeitsplätze verlieren würden. Solche soziale Errungenschaften, die mit einer weitgehenden Arbeitslosigkeit bezahlt werden müssen, würden wohl niemand nützen.

Ich möchte Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, deshalb nachdrücklichst um Ihre Unterstützung bitten, daß wir jetzt schon alles unternehmen, um uns für die Zukunft zu wappnen.

Die ÖVP ist zu den Bemühungen um die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Marktes positiv eingestellt. Ebenso bekennen wir uns voll und ganz zu dem Gedanken der Liberalisierung, die letztlich die Vorstufe zu einer wirtschaftlichen Integration darstellt, soweit sie nicht die Existenz der inländischen Produktion gefährdet. Dieses gleiche Bekenntnis wird wohl auch von der SPÖ abgelegt, aber mit einem Unterschied: Die SPÖ versteht unter Liberalisierung lediglich den Terminus technicus, also die effektive freie Wareneinfuhr aus den OEEC-Staaten. Wir verstehen unter Liberalisierung nicht nur den reinen Warenverkehr, sondern auch die Liberalisierung des Menschen.

Was den Reiseverkehr betrifft, ist eine gewisse Freizügigkeit schon erreicht. Was aber die freie Wahl des Arbeitsplatzes betrifft, ist in Österreich zum Schaden unserer Wirtschaft noch immer eine verfehlte Einseitigkeit vorherrschend.

Zehntausende fleißiger Österreicher gehen jährlich in der Hauptsaison in das benachbarte Ausland arbeiten. Es sind sicher nicht die schlechtesten Arbeitskräfte. So sind zum Beispiel allein über 20.000 Österreicher in der deutschen Bundesrepublik beschäftigt und über 34.000 in der Schweiz. Wir in Österreich haben Mangel an Facharbeitern und auch an Hilfsarbeitern, worunter insbesondere das Baugewerbe und der Fremdenverkehr leiden. Gerade in der Hochsaison fehlen diese Österreicher besonders stark. *(Abg. Hillegeist: Sie sind ja für die Liberalisierung!)* In der toten Saison kehren sie jedoch zum Teil in unser Land zurück und beziehen eine Arbeitslosenunterstützung. Das ist eine ungesunde, ja sogar absurde Entwicklung. Wir sind grundsätzlich der Ansicht, daß es jedem Österreicher freistehen soll, seinen Arbeitsplatz zu wählen, wann und wo es ihm beliebt. Wenn diese Entwicklung auch manchmal schmerzlich für uns und für unser Volk ist, so müssen wir uns damit abfinden, denn die Freiheit des Menschen muß für uns unantastbar bleiben. Ob wir allerdings so weit gehen sollen, für die Auswanderung noch Propaganda zu machen und selbst in der amtlichen „Wiener Zeitung" Meldungen über Auswanderungsmöglichkeiten zu veröffentlichen, ist eine andere Frage, die ich hier nicht weiter zur Diskussion stellen will.

Aber wenn wir in wahrhaft europäischem Geist jedem Österreicher das Recht einräumen, im Ausland zu arbeiten, so müssen wir die gleiche Großzügigkeit an den Tag legen, wenn es um die Beschäftigung ausländischer Arbeiter in Österreich geht, zumindest müßte man in jenen Berufen die Einstellung von Ausländern ermöglichen, in denen nicht genügend Österreicher vorhanden sind. *(Zustimmung bei der ÖVP.)* Diese ausländischen Arbeiter könnten uns in den Saisonspitzen zur Verfügung stehen und würden im Winter wieder in ihre Heimat zurückkehren. Durch eine vernünftige Beschäftigungspolitik könnten wir jedenfalls erreichen, daß die Ausländer in typischen Saisonbetrieben, ich möchte sagen, vielleicht nur in Saisonbetrieben, unterkommen und unsere eigenen Arbeiter dafür in anderen Sparten Dauerarbeitsplätze finden, die nicht von saisonalen Schwankungen tangiert werden. Eine solche vernünftige Politik müßte doch jeder, dem das Wohl unserer Arbeiter am Herzen liegt, bejahen. Der Herr Sozialminister ist jedoch aus Gründen, die mir unverständlich sind, bisher leider dagegen gewesen.

Hohes Haus! Bei der Betrachtung des Kapitels 20 darf man den Außenhandel nicht übergehen, da er doch den wesentlichsten Faktor in der gesamten Volkswirtschaft bildet. Wir haben die Notwendigkeit eines möglichst intensiven Außenhandels mit allen Ländern der Erde, die mit uns ehrlich Handel treiben wollen, immer richtig gewürdigt, und dieser Initiative sind auch die Förderungsmaßnahmen zu verdanken, die ausschlaggebend dazu beigetragen haben, daß sich unsere Exportziffern von Jahr zu Jahr erhöhen.

Während im Vorjahr unser Exportvolumen das Doppelte der Vorkriegszeit betrug, also eine Höhe erreicht hatte, die wir vor Jahren noch kaum für möglich gehalten hätten, werden die Exportergebnisse des heurigen Jahres, soweit sie bisher schon abzuschätzen sind, noch einen weiteren Anstieg bringen.

Diese erfreuliche Entwicklung des Exportes ist im wesentlichen vier Faktoren zu danken: Erstens den zweckentsprechenden exportfördernden Maßnahmen, insbesondere der Umsatzsteuerrückvergütung und auch den Exportförderungskrediten. Die Umsatzsteuerrückvergütung ist keineswegs ein Geschenk, sondern nur eine Vergütung der Umsatzsteuer für Waren, die nicht im Inland verbraucht, sondern exportiert werden. Angesichts der Höhe der Umsatzsteuer ist diese Rückvergütung eine Notwendigkeit, um überhaupt exportieren zu können. Besonders wichtig ist die weitere Beibehaltung der Vergütungsgruppe IV für lohnintensive Fertigwaren. Gerade der Export von Erzeugnissen mit einem hohen Lohnanteil muß uns besonders am Herzen liegen, denn je höher die Waren veredelt werden, umso mehr österreichische Arbeitskräfte finden dabei Beschäftigung und umso höher wird auch der Devisenerlös sein, den wir im Ausland dafür erhalten. Es wäre daher geradezu, ich möchte sagen, ein wirtschaftliches Verbrechen, wenn

die Bestimmungen über die Vergütungsgruppe IV, die Mitte kommenden Jahres auslaufen, nicht verlängert werden sollten.

Der zweite Faktor für die günstige Entwicklung unserer Exporte ist eine zielstrebige Handelsvertragspolitik mit allen Staaten der Welt. Je breiter wir unsere Handelsbeziehungen streuen, umso krisenfester wird der österreichische Außenhandel und wird die österreichische Wirtschaft sein.

Der dritte Punkt ist zweifellos die Initiative und Tüchtigkeit unserer Exportkaufleute, die sie tagtäglich am Weltmarkt unter Beweis stellen, gepaart mit der Einsatzfreudigkeit der Auslandsorganisation der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft. Das Geld, das für diese Außenhandelsorganisation aufgewendet wird, ist wahrlich gut angelegt. Meine Damen und Herren! Sie können sich jederzeit davon überzeugen, wenn Sie die Exportstatistiken zur Hand nehmen. Sie werden sehen, daß fast immer nach Errichtung eines Außenhandelsstützpunktes der österreichische Warenverkehr mit dem betreffenden Land sprunghaft angestiegen ist. Ohne die Pionierarbeit, die diese Organisation in allen Teilen der Welt leistet, wäre es für ein kleines und kapitalarmes Land wie Österreich kaum möglich gewesen, so erfolgreich auf dem Weltmarkt Fuß zu fassen. Auch die Beschickung von Auslandsmessen mit Gruppenausstellungen hat sich bewährt und trägt entscheidend dazu bei, daß der Export von Jahr zu Jahr gesteigert werden kann.

Der vierte Grund — ich möchte betonen, daß diese vier Punkte keine wertmäßige Reihung sein sollen, denn sonst hätte ich eigentlich diesen Punkt schon an die erste Stelle setzen müssen — ist die überall anerkannte und geschätzte Qualität unserer österreichischen Waren. Ich würde nur wünschen, daß sich jeder Österreicher einmal auf einer Auslandsmesse persönlich davon überzeugen könnte, wie sehr die ausländischen Kunden die Erzeugnisse, die von unseren fleißigen und geschickten Arbeitern in österreichischen Betrieben hergestellt werden, schätzen. Diese Wertschätzung wird leider den heimischen Waren im Inland nicht immer zuteil. Ich will keineswegs dafür plädieren, daß man inländischen Waren blind den Vorzug geben soll. Jeder Konsument soll zwischen österreichischen und ausländischen Erzeugnissen wählen und entscheiden können. Aber wenn er entscheidet, dann soll er gerecht entscheiden und bei gleichem Preis und gleicher Qualität die Leistungen unserer heimischen Wirtschaft und unserer österreichischen Arbeiter durch Kauf der österreichischen Ware würdigen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Trotz der erfolgreichen Exportbemühungen wird auch in diesem Jahr unsere Handelsbilanz mit einem beträchtlichen Defizit abschließen, da die Importe gleichfalls eine Ausweitung erfahren haben. Allerdings konnte das Handelsbilanzdefizit insbesondere durch die Einnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr in diesem Jahr bei weitem wettgemacht werden. Aller Voraussicht nach — wollen wir es hoffen — werden wir dank dieser Eingänge sogar mit einem beträchtlichen Zahlungsbilanzaktivum abschließen können.

Diese günstigen Ergebnisse sollen uns aber nur ein Ansporn sein, die Fremdenverkehrseinnahmen weiter zu steigern. Daß hier eine intensive Werbung im Ausland eine ganz entscheidende Rolle spielt, brauche ich wohl nicht weiter zu erörtern. Es ist deshalb bedauerlich, daß im Bundesvoranschlag die Mittel für die Förderung des Fremdenverkehrs gekürzt wurden und daß im kommenden Jahr nur 25 Millionen Schilling gegenüber heuer 29 Millionen für diesen Zweck zur Verfügung stehen werden. Diese gekürzten Mittel müssen daher nach den rationellsten Gesichtspunkten eingesetzt werden. Deshalb sollten meines Erachtens alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Fremdenverkehrswerbung aller an einer Steigerung des Ausländerreiseverkehrs interessierten Stellen zu vereinheitlichen, weil auf diesem einheitlichen Weg ein intensiverer Einsatz der Mittel erreicht werden kann.

Eng mit der Frage des Reiseverkehrs hängt auch der Ausbau unseres Straßennetzes zusammen. In den ersten neun Monaten dieses Jahres sind fast 11 Millionen Ausländer per Auto nach Österreich eingereist, im Vorjahr waren es im gleichen Zeitraum nur 9,4 Millionen. Im Hinblick auf die zunehmende Motorisierung ist zu erwarten, daß sich der Reiseverkehr mit Autos von Jahr zu Jahr steigern wird. Deshalb müßten wir größtes Augenmerk auf den Ausbau unseres Straßennetzes richten, da sonst von dieser Seite die Gefahr einer Einschränkung des Reiseverkehrs droht.

Im Zusammenhang mit der Behandlung von Exportfragen möchte ich kurz noch das Außenhandelsgesetz erwähnen, das in der Vorwoche vom Hohen Haus verabschiedet wurde. Aber von gleicher Bedeutung wie dieses Gesetz erscheint mir der neue Zolltarif, der nun schon seit Jahren in seinen wesentlichen Zügen im Entwurf fertig ist. Die österreichische Delegation hat bei den GATT-Zollsenkungsverhandlungen, die im Frühjahr in Genf stattgefunden haben, auf Grund dieses Entwurfes verhandeln müssen. Sie können sich wohl vorstellen, in welch schwieriger Situation sich

die Delegation befunden hat und welch schweren Stand sie gehabt hat. Alle anderen Staaten konnten bei den Verhandlungen bereits konkrete Konzessionen auf Grund von in Geltung stehenden Zolltarifen anbieten. Unsere Delegation war nur in der Lage, darauf hinzuweisen, daß die österreichischen Zollkonzessionen erst dann Geltung erlangen, wenn dieser Entwurf zum Gesetz erhoben wird.

Die Konzessionen, welche von den ausländischen Vertragspartnern bei dieser Zollsenkungskonferenz gewährt wurden, sind zum größten Teil bereits in Kraft getreten. Wir haben jedoch unsere Verpflichtungen nicht einhalten können, weil das Zolltarifgesetz noch immer ausständig ist. Wenn wir dieses Gesetz weiter verzögern, besteht Gefahr, daß die für unsere Exporte eingeräumten Zollbegünstigungen wieder rückgängig gemacht werden. Außerdem wird es bei einer weiteren Verzögerung zwangsläufig so weit kommen, daß unsere Delegation, die bloß mit einem Entwurf, aber mit keinem Gesetz aufwarten kann, bei internationalen Zollverhandlungen überhaupt nicht mehr ernst genommen werden wird. Ich halte deshalb eine vordringliche Behandlung des neuen Zolltarifes durch das Parlament zum frühestmöglichen Zeitpunkt für absolut notwendig.

Gestatten Sie mir, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß ich nun zum Schluß auf ein Problem zu sprechen komme, das umgehend gelöst werden muß, und zwar auf die Neuregelung der Altersversorgung unserer Wirtschaftstreibenden. Die nun seit nahezu fünf Jahren bestehende Handelskammer-Altersunterstützung hat zwar erhebliche Leistungen vollbracht. Allein in diesem Jahr beträgt der Aufwand für Unterstützungen rund 110 Millionen Schilling, obwohl die auf Grund des Gesetzes aus dem Jahre 1953 derzeit bestehende Altersunterstützung nur eine erste Maßnahme darstellt. Bei Verabschiedung dieses Gesetzes herrschte damals allgemeine Übereinstimmung, daß nicht sofort mit einer echten Versicherung begonnen werden konnte, weil leider einem sehr großen Teil der Wirtschaftstreibenden die zur Erreichung auch nur bescheidener Renten notwendigen Beitragsleistungen nicht zugemutet werden konnten. Andererseits konnten damals öffentliche Mittel nicht erschlossen werden. Nunmehr aber beginnt sich der Gedanke durchzusetzen, daß genau so wie die Wirtschaftstreibenden für die Pensionsversicherung ihrer Arbeiter und Angestellten sehr erhebliche Beträge leisten müssen, auch für eine Pensionsversicherung der Wirtschaftstreibenden selbst eine entsprechende Partnerleistung notwendig ist und daß diese Partnerleistung nur aus den ausschließlich auf den Betrieben lastenden Sondersteuern erbracht werden kann. *(Zustimmung bei der ÖVP.)* Hiezu gehört aber vor allem die bei weitem überhöhte Gewerbesteuer. Damit wird der Weg für eine Neuregelung der Altersversorgung der Wirtschaftstreibenden, und zwar im wesentlichen auf der Versicherungsbasis, frei.

Nun ist es durchaus verständlich, daß sich die Gemeinden und vor allem der Städtebund gegen eine Beschneidung ihrer Gewerbesteuereingänge wehren. *(Abg. Horn: Der Gemeindebund!)* Der Städtebund übersieht aber, daß sich das Gewerbesteueraufkommen in den Jahren von 1946 bis 1955, auch in Schwechat *(Abg. Horn: Das ist eine Stadt!)*, auf das mehr als 18fache erhöht hat *(Abg. Horn: Nein! Nein!)*, während in demselben Zeitraum das Aufkommen an veranlagter Einkommensteuer nur auf das 8fache gestiegen ist. Dabei ist das Gewerbesteueraufkommen, wie der Ansatz im vorliegenden Budget zeigt, immer noch im Ansteigen begriffen. Der Städtebund übersieht auch, daß die Gewerbesteuer ursprünglich nur als Zusatz zur Einkommensteuer gedacht war, während heute die kleinen Wirtschaftstreibenden bereits mehr Gewerbesteuer als Einkommensteuer zu entrichten haben.

An diesen Tatsachen, Hohes Haus, kann man doch beim besten Willen nicht vorübergehen. Wir Abgeordneten der Wirtschaft bedauern es lebhaft, daß im vorliegenden Budget für Zwecke sowohl der gewerblichen als auch der landwirtschaftlichen Pensionsversicherung nur 50 Millionen Schilling vorgesehen sind. Wenn auch damit nur ein sehr bescheidener Anfang und ein sehr kleines Anlaufkapital vorhanden ist, muß dennoch ehestens mit den Beratungen über diese Materie begonnen werden, damit eine wirklich gerechte Lösung erreicht werden kann.

Hohes Haus! Zum Schlusse meiner Ausführungen möchte ich feststellen, daß diese Gruppe des Bundesfinanzgesetzes im wesentlichen unseren Wünschen und Auffassungen entspricht, und wir hoffen, daß auch das zur Beratung stehende Kapitel dazu beitragen wird, die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung unseres Landes zu sichern und unserer gesamten Bevölkerung einen gerechten Anteil am wirtschaftlichen Wohlstand zu sichern. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dr. **Gorbach:** Zum Worte gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Kostroun. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Kostroun:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der vorliegende Bundesvoranschlag, der zuerst im zuständigen Finanz- und Budgetausschuß eingehend beraten wurde, ist in den letzten Tagen bei den bisher zur Verhandlung gestandenen Kapiteln auch im

Hause von verschiedenen Sprechern aus den Reihen der Volksvertreter gewürdigt, kritisiert und diskutiert worden. Auch bei der Prüfung des vorliegenden Kapitels: Handel, Gewerbe, Industrie und Bauten, das einen Teil des Gesamtbudgets für das nächste Jahr widerspiegelt, muß man im Zusammenhang mit diesem Gesamtbudget vor allem zu einigen grundsätzlichen Feststellungen kommen.

Man muß erstens vor allem seiner Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß es im Zusammenwirken der beiden großen vom österreichischen Volk zur Führung der Staatsgeschäfte berufenen Parteien gelungen ist, einen Bundesvoranschlag für das kommende Jahr zu erstellen, der nach menschlichem Ermessen die Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft unseres Staates in Ordnung halten und so die grundlegende Voraussetzung für eine stabile wirtschaftliche Tätigkeit und Entwicklung sichern wird.

Man muß es aber zweitens ebenso begrüßen, daß durch die erstmalige Vorlage eines zusätzlichen Eventualbudgets bei allfälligen über die präliminierten Ansätze des Bundesvoranschlages hinausgehenden Mehreinnahmen die Verwendung nicht mehr weiterhin dem zufälligen persönlichen Ermessen des Herrn Finanzministers oder anderer Mitglieder der Regierung überantwortet bleibt, sondern daß das Parlament selbst durch den Beschluß des Eventualbudgets die Richtlinien und genauen Ansätze für die zweckmäßigste Verwendung bestimmt.

Das Bundesfinanzgesetz für das nächste Jahr enthält aber auch einen äußerst bitteren Wermutstropfen, und zwar die 30prozentige Ausgabenkürzung auf verschiedenen Sachgebieten. Die wohl in erster Linie durch den Abschluß des Staatsvertrages und die darin übernommenen Verpflichtungen notwendig gewordene Ausgabenkürzung in diesen Gruppen und einzelnen Posten des Budgets zwingt den Bund — und darauf möchte ich die Abgeordneten aller Parteien des Hauses besonders aufmerksam machen —, gewisse wirtschaftsfördernde und arbeitschaffende Vorhaben zurückzustellen, begonnene Investitionen einzuschränken und seine Aufträge zu vermindern. Meine Damen und Herren! Weil wir uns als Vertreter unseres Volkes für die Zukunft unseres Landes und unserer Wirtschaft verantwortlich fühlen müssen, weil es in erster Linie unsere Aufgabe ist, von Gesetzes wegen nicht nur Vorsorge für eine stabile Entwicklung in unserer Heimat zu treffen, sondern darüber hinaus bemüht zu sein, das Wachstum unserer Wirtschaft und damit auch die Voraussetzung für die Ausweitung des Wohlstandes unseres Volkes zu sichern, weil ich schließlich die Aufgabe einer Budgetdebatte auch darin sehe, unsere Gedanken, Sorgen und Vorstellungen über die gegenwärtige Situation und unsere Ansicht über die künftige Entwicklung auszusprechen, damit wir uns gegenseitig leichter verstehen und über notwendige künftige Maßnahmen rechtzeitig verständigen können, halte ich es für notwendig, einige persönliche Gedanken und Überlegungen zu äußern.

Durch die strukturelle und die geographische Lage unseres Landes war unsere Wirtschaft schon in der Ersten Republik im wesentlichen auf drei Säulen aufgebaut, einerseits auf die Erfolge unserer Exportwirtschaft, weiters auf das Ausmaß unseres Fremdenverkehrs und schließlich auf die Möglichkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden, als öffentliche Auftraggeber arbeitschaffende Maßnahmen im eigenen Wirkungskreis durchzuführen.

Wir wissen wohl, daß diese drei Säulen, auf denen die Lebensgrundlagen unseres Volkes aufgebaut sind, nicht allein in unserem Heimatboden wurzeln, sondern immer auch in ihrer Festigkeit von dem Fundament abhängig sind, auf dem die europäische und die Weltwirtschaft ruht. Unser Binnenmarkt war in seiner Stagnation, in seiner Stabilität oder in seiner Blüte in erster Linie immer davon abhängig, wie unser Export florierte, wie zahlreich devisenbringende Ausländer unser Land besuchten, um Freude, Erholung oder Heilung zu suchen. Die Wirtschaft unseres Landes, wir alle wissen es, war in ihrem Schicksal, in der Frage ihrer Schrumpfung oder Ausweitung so wie in allen modernen Staaten aber auch davon abhängig, inwieweit es durch die Staats- und Wirtschaftspolitik gelang, solche Budgets der öffentlichen Hand zu erstellen, die dem Staat, den Ländern und den Gemeinden die Möglichkeit boten, Investitionspläne aufzustellen und durchzuführen und dadurch in den Wirtschaftsablauf und in die Wirtschaftsentwicklung regelnd, aufbauend, ausbauend und befruchtend einzugreifen.

Erinnern wir uns nur, auf welchen wirtschaftlichen Grundlagen wir nach Kriegsende, im Jahre 1945, neu begonnen haben. Wir hatten wohl einen gewaltigen Fremdenverkehr, es war aber wahrlich ein unerwünschter, kein devisenbringender, sondern nur einer, der uns jahrelang in jeder Hinsicht, besonders auch materiell auf das schwerste belastete. Unsere Verkehrseinrichtungen mußten erst mühselig wieder in Gang gesetzt werden, unsere Fremdenverkehrsbetriebe auf- und ausgebaut werden, und langsam nur gelang es uns, mit Erfolg die Weltfurcht zahlender wirklicher Urlaubsgäste aus dem Ausland vor einem Besuch Österreichs zu überwinden.

Wir hatten damals in den ersten Jahren nach dem Krieg wohl auch einen Export, aber eine Ausfuhr von Gütern aus unserem Land gegen unseren Willen und ohne jede Gegenleistung. Erst im Laufe der Zeit ist es uns gelungen, diesen unerwünschten, unserem Land nichts bringenden, also unsere Wirtschaft schädigenden Export von Gütern unseres Landes zum Stillstand zu bringen, eine echte arbeitschaffende und devisenbringende Exportwirtschaft aufzubauen und für österreichische Güter und Qualitätswaren, wie es mein Vorredner schon erwähnt hat, wieder den Weltmarkt zu interessieren.

Und erinnern wir uns schließlich, vor welche ungeheuren Aufgaben Bund, Länder und Gemeinden angesichts der maßlosen Kriegszerstörungen allein auf wirtschaftlichem Gebiet im Jahre 1945 gestellt waren, noch dazu bei der Tatsache, daß nach Kriegsende überall nur leere Kassen vorzufinden waren und in den ersten Jahren nach Kriegsschluß von einer darniederliegenden Wirtschaft nur geringe Steuereinnahmen erwartet werden konnten. Viele öffentliche Bauten — ich rufe das alles nur in Erinnerung, um zu Schlußfolgerungen zu kommen — und zehntausende Wohnhäuser waren zerstört, Brücken und Verkehrseinrichtungen aller Art waren vernichtet, das Verkehrsnetz war desorganisiert und viele Straßen waren unbenützbar geworden. Die Gesamtheit unseres Volkes, repräsentiert durch die öffentliche Hand, mußte alles wieder aufbauen.

Wir wissen sehr wohl, daß der gesamte Neuaufbau unserer Wirtschaft — auch das wollen wir rückschauend würdigen — ohne die großzügige materielle Hilfe Amerikas kaum jemals möglich gewesen wäre. Wir wissen ebenso — auch das soll heute betont werden —, daß das große Werk des sichtbaren wirtschaftlichen Wiederaufbaues unseres Staates nur gelingen konnte, weil es uns allen gelungen ist, trotz aller Widerwärtigkeiten der damaligen Zeit den unbändigen Selbstbehauptungswillen unseres Volkes und die moralischen Energien unserer Landsleute zu mobilisieren und trotz aller enttäuschenden Erlebnisse unserem Volke wieder den Glauben an die Wiedergeburt eines lebenswerteren Lebens durch gemeinsame Arbeit und gemeinsame Anstrengungen zu geben.

Erlauben Sie mir dazu aber noch eine bescheidene Feststellung. Bei aller unterschiedlichen Herkunft, Weltanschauung, Anlage, Neigung und bei allem unterschiedlichen Temperament, die unser Volk charakterisieren und die sich natürlich auch in unserer Volksvertretung widerspiegeln, haben doch die konstruktiven demokratischen Kräfte unseres Parlaments in den letzten elf Jahren durch ihre Arbeit in mühseliger Abklärung der jeweiligen Notwendigkeiten und Möglichkeiten bei Verhandlungen im Parlament, im verantwortungsbewußten Prüfen und Formulieren von Gesetzentwürfen, durch den Entwurf eigener Initiativanträge, ebenso aber durch die Erfüllung ihrer sozialen, wirtschaftlichen und pädagogischen Funktionen außerhalb des Parlaments erheblich mit dazu beigetragen, daß unser Land aus dem Chaos von einst zur Ordnung, aus den Trümmern und aus Unfreiheit wieder zur Freiheit und zu mehr menschlichem Glück für alle gekommen ist.

Diese Feststellung erscheint mir einmal gerade bei dieser Budgetdebatte notwendig, umsomehr, als die Tätigkeit unserer Volksvertretung von gewissen Journalisten entweder aus Unkenntnis der parlamentarischen Arbeit oder aus bewußter demokratiefeindlicher Böswilligkeit immer wieder bagatellisiert und diskriminiert wird.

Ich möchte dem Hohen Haus heute aber auch noch einen weiteren bedeutsamen Umstand in Erinnerung rufen, der meiner Ansicht nach entscheidend dazu beigetragen hat, daß wir in der relativ kurzen Zeitspanne der ersten Nachkriegsjahre so relativ rasch und erfolgreich unser Wirtschaftsleben wieder in Ordnung bringen konnten.

Das ist, so meine ich, vor allem dem Umstand zu verdanken, daß die beiden großen Parteien unseres Landes trotz der Verschiedenheit ihrer Weltanschauung und ihrer Einstellung zu den verschiedenen Fragen der Staats- und Wirtschaftspolitik, also trotz aller Gegensätzlichkeiten immer wieder zusammengefunden haben und gemeinsam den Weg des real Möglichen gegangen sind.

Es ist aber auch der Tatsache zu danken, daß man in den ersten Nachkriegsjahren auf beiden Seiten die Notwendigkeit eines planmäßigen Aufbaues unserer Heimat erkannt hat und im Wiederaufbau unseres Landes auch planmäßig vorgegangen ist.

Ich erinnere nur daran, daß wir einvernehmlich ein eigenes Ministerium für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung geschaffen haben, daß in diesem Ministerium alle Gedanken und Vorschläge zum Aufbau unserer Wirtschaft zusammengefaßt und beurteilt wurden, daß daraus eine Wirtschaftsplanung im großen resultierte, die im einzelnen schrittweise der Verwirklichung zugeführt wurde.

Ich erinnere daran, wie man sich einigte, durch Berufung des Professors Dr. Taucher den Fachmann an die Spitze des ERP-Büros zu stellen, und wie man diesem Büro die Aufgabe übertrug, im Einvernehmen mit den einzelnen Ministern und Wirtschafts-

zweigen die zweckmäßigsten Vorschläge für die Verwendung der amerikanischen Hilfsgelder und Hilfsmittel zu erstellen, im Aufbau nach einem genauen Plan vorzugehen und diesen Aufbau lenkend zu überwachen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das damals erstellte Globalprogramm zur Verwendung der Marshallplan-Gelder und an die Erstellung eines genauen Detailplans zur Förderung des Aufbaues einzelner bedeutsamer Betriebe.

Wir haben damals im Parlament im gegenseitigen Einvernehmen die legislativen Voraussetzungen für einen planmäßigen Wiederaufbau unserer gesamten Wirtschaft geschaffen. Es gab auch damals im Parlament Diskussionen und Wortgefechte über Planung und Lenkung. In Wahrheit waren sich aber die Vertreter beider Koalitionsparteien im klaren, daß es ohne Lenkungsmaßnahmen im großen keinen Aufbau der Wirtschaft geben kann. Das kam schlüssig und eindeutig sichtbar schon dadurch zum Ausdruck, daß wir damals erstmalig auf Grund von Vorschlägen, die sowohl von der Österreichischen Volkspartei wie auf anderen Gebieten von meiner Partei gekommen sind, für viele Wirtschaftssektoren durch Gesetze wirtschaftliche Lenkungsmaßnahmen beschlossen haben.

Selbst in dieser Legislaturperiode des Parlamentes aber haben wir bereits wieder solche Gesetze der parlamentarischen Beschlußfassung zugeführt, und wir werden in den nächsten Tagen neuerlich eine Reihe von wirtschaftlichen Lenkungsgesetzen beschließen. Wir haben uns erst in den letzten Tagen zu einer gesetzlichen Neuregelung unseres Außenhandelsverkehrs und unserer Wohnungswirtschaft entschlossen und damit die Notwendigkeit weiterer Lenkung auf diesen Gebieten anerkannt.

In den nächsten Tagen soll eine Reihe von unterschiedlichen wirtschaftlichen Lenkungsgesetzen, insbesondere auch für die Landwirtschaft, verlängert werden. Durch die gemeinsame Erstellung des Budgets und des Eventualbudgets und die Beschlußfassung im Parlament bekennen wir uns doch in Wahrheit auch zu Lenkungsmaßnahmen in der Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft des Staates, weil es gar nicht anders möglich sein kann. Es ist also längst nicht so, daß etwa nur wir Sozialisten für die Planwirtschaft und für Lenkungsmaßnahmen eintreten und unser Koalitionspartner allein und wirklich nur den Prinzipien der sogenannten freien Wirtschaft huldigt.

Wenn sich aber beide Regierungsparteien auch heute noch immer wieder zu wirtschaftlichen Lenkungsgesetzen durchringen müssen, so ist das wohl der beste Beweis, daß sie notwendig sind. Es ist von unserem Standpunkt aus nur bedauerlich, daß sich unser Koalitionspartner noch immer nicht zu einer Koordinierung dieser Lenkungsmaßnahmen in einer großen Wirtschaftsplanung für die nächsten Jahre entschließen konnte und daß darum die beschlossenen oder noch zu beschließenden Detailgesetze nur auf Teilgebieten unserer Wirtschaft wirken können.

Es fehlt heute nach Ansicht der Sozialistischen Partei der große, alles koordinierende einvernehmliche staatliche Wirtschaftsplan, der uns in der gegenwärtigen Situation unserer Wirtschaft und für die weitere Entwicklung notwendiger denn je erscheint. Wir Sozialisten sind dabei keineswegs der Meinung, daß man in der Wirtschaft etwa alles reglementieren kann und soll. Wir bejahen grundsätzlich eine wirklich freie Konkurrenzwirtschaft, wo sie möglich und im Interesse unseres Gesamtvolkes gelegen ist. Mit halben Maßnahmen aber glauben wir die wirtschaftliche Zukunft unseres Volkes kaum meistern zu können.

Vergegenwärtigen Sie sich, meine Damen und Herren, daß wir nunmehr für das nächste Jahr ein Budget beschließen werden, das den Bund zwingen wird, erstmalig gewisse Investitionsvorhaben zurückzustellen und einzuschränken, also aus eigenem um Millionen weniger an Aufträgen für unsere Wirtschaft zu vergeben.

Vergegenwärtigen Sie sich, daß wir dazu gezwungen sind, weil in einer Zeit einer noch allseitigen Konjunktur der Bund keine Kassenreserven angesammelt hat. Vergegenwärtigen Sie sich schließlich, daß wir von einzelnen Wirtschaftszweigen wissen, daß sie ihre laufende Produktion auf dem Inlandsmarkt nicht mehr im bisherigen Umfang werden absetzen können. Vielleicht gelingt es in den nächsten Jahren noch, den durch die Auftragsverminderung des Bundes in manchen Wirtschaftszweigen zwangsläufig entstehenden Störungsfaktor in der Vollbeschäftigung dadurch auszugleichen, daß insbesondere durch die Valorisierung der Beamtengehälter unsere Konsumgüterwirtschaft in die Lage versetzt wird, ihren Absatz im Inland und damit auch ihre Betriebskapazität auszuweiten und den Entfall auf der einen Seite durch diese Ausweitung auf der anderen Seite aufzufangen.

Wäre es aber, so fragen wir in Sorge und in Wohlmeinung, nicht notwendig, daß sich nunmehr alle entscheidenden Faktoren, alle verantwortungsbewußten Faktoren in unserem Land zusammensetzen und sich genügend Zeit nehmen, um die voraussichtliche weitere Wirtschaftsentwicklung in sachlichen Diskussionen zu analysieren und rechtzeitig alle Vorkehrun-

gen zu treffen, damit wir die höchstmögliche Vollbeschäftigung in unserem Lande erhalten und auch weiterhin sichern können?

Vielleicht werden wir in diesen Diskussionen daraufkommen, daß wir uns gemeinsam doch zur Erstellung eines großzügigen Wirtschaftsplanes, zu Lenkungsmaßnahmen, ich möchte sagen, im Oberstock der Wirtschaft entschließen und bestehende Lenkungsmaßnahmen im Gesamtinteresse unserer Wirtschaft zweckmäßiger koordinieren müssen.

Vielleicht werden wir gemeinsam erkennen, wie gefährlich es für alle ist, alles auf die allzu einfache Formel zu bringen, daß man nicht mehr ausgeben als einnehmen kann. Vielleicht ringen wir uns in diesen Diskussionen doch zur gemeinsamen Erkenntnis durch, daß es im wohlverstandenen Interesse unserer Gesamtwirtschaft gelegen ist, festzustellen, welche Staatsausgaben unumgänglich erforderlich sind, um die Vollbeschäftigung in unserem Lande und damit auch die Stabilität der Währung, die Stabilität der Kaufkraft, damit aber auch die Sicherheit für einen kontinuierlichen Inlandsabsatz unserer Güter zu schaffen.

Vielleicht werden wir uns aus diesen Diskussionen heraus auch von der Notwendigkeit überzeugen, unsere Steuergesetzgebung nicht nur einfacher zu gestalten, sondern auch in der Richtung zu reformieren, daß bisher steuerlich Verschonte oder vielleicht ungebührlich allzusehr Begünstigte ausreichender als bisher zur Erfüllung der großen wirtschaftlichen Aufgaben unseres Staates herangezogen werden, damit auch dadurch schließlich eine Entlastung der heute steuerlich Überlasteten möglich wird.

Vielleicht werden wir aber auch den Weg finden, um durch neue geeignete Maßnahmen unserem Export noch bessere Chancen zu bieten und seine weitere Steigerung herbeizuführen.

Vielleicht wird aus diesen Diskussionen aber auch die einige Auffassung resultieren, daß bei aller Bejahung der Liberalisierung überall dort, wo durch diese der Inlandsabsatz unserer Güter erheblich und unerträglich rückläufig geworden ist, durch geeignete fördernde Maßnahmen bessere Möglichkeiten für den Absatz dieser Güter geschaffen werden müssen.

Vielleicht werden wir schließlich auch zur Erkenntnis kommen, daß es nunmehr höchste Zeit ist, uns zu einer Neuordnung unseres Kreditwesens durchzuringen, damit unsere Kleinbetriebe billiger produzieren können und unsere Exportbetriebe in die Lage versetzt werden, auf den Weltmärkten gegenüber der Konkurrenz anderer Staaten in der Gewährung besserer Konditionen zu bestehen.

Das alles sind nur Einzelfragen, die ich aus einer Unzahl offener Fragen herausgegriffen habe und bei denen es mir notwendig erscheint, sie gemeinsam zu diskutieren, damit wir den richtigen Weg finden, der unser Land vor wirtschaftlichen Rückschlägen bewahrt, die Vollbeschäftigung, die Grundlage des sozialen Friedens in unserem Lande sichert und ebenso das weitere Wachstum unserer Wirtschaft ermöglicht.

Es scheint uns Sozialisten eine dringende und zwingende Notwendigkeit der Zeit, daß wir nicht der Illusion verfallen, alles der freien Entwicklung der Zeit überlassen zu können. Darum habe ich es heute als meine Aufgabe angesehen, nur einige wirtschaftliche Probleme unserer Zeit aufzuzeigen, um dadurch vielleicht mitzuhelfen, das Verständnis für die Notwendigkeit einer Lösung und für die Schaffung eines neuen großzügigen Wirtschaftskonzeptes für unser Land und unsere Zukunft größer zu machen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dr. **Gorbach:** Zum Wort gemeldet hat sich die Frau Abgeordnete Rehor. Sie ist nicht im Saal. Pardon, ich muß revozieren, es kommt nach der Geschäftsordnung ein Gegenredner. Das habe ich übersehen.

Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Kandutsch das Wort.

Abgeordneter **Kandutsch:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die diesjährige Budgetdebatte hat sich den letzten Kapiteln zugewendet. Wir können aber heute schon mit Sicherheit sagen, daß der Höhepunkt der Diskussion heuer ganz sicherlich in der Debatte über das außenpolitische Kapitel lag. In jedem Jahr ist die Auseinandersetzung über die außenpolitischen Fragen sehr interessant, und es sind meistens auch die besten Redner des Hauses, die hier, in einem interessanten Bereich der Politik, auch rhetorisch brillieren können. Im heurigen Jahr hat aber diese Diskussion eine ganz andere, noch viel intensivere Sinndeutung bekommen. Es war schließlich eine Lage gegeben, die uns alle zusammen menschlich auf das tiefste berührt hat, eine Lage, die auch die Existenz unseres Staates mit in die große Fragwürdigkeit unserer Zeit hineinzog. Und es war deshalb erhebend, wie vollkommen einmütig die Stellungnahme aller Fraktionen war. Man konnte fast annehmen, daß sich selbst der kommunistische Sprecher nicht ausnehmen wollte.

In dieser Situation hat es nun der Abgeordnete Czernetz von der SPÖ auf sich genommen — ich glaube, man ist ihm dafür wirklich zu Dank verpflichtet —, die Bedeutung und Notwendigkeit des Europarates

aufzuzeigen und auch die Tätigkeit unserer Abgeordneten in diesen internationalen Foren einmal genauer zu schildern. Ich möchte seine Feststellung sehr unterstützen, daß wir ein Anrecht darauf haben, über die Tätigkeit unserer Abgesandten zu diesen internationalen Foren mehr zu erfahren.

Es wurde auch damals schon etwas zum Ausdruck gebracht, was, wie ich glaube, die einzig richtige Konsequenz der jüngsten Geschichte darstellt: die Meinung, daß wir jetzt oder nie vorstoßen müssen, um die Einheit Europas herzustellen. Das Tragische ist, daß es gar keine Gegensätze bei der überwiegenden Masse aller Europäer gibt. Der Gemeinsame Markt wäre für alle ein Vorteil. In sehr überzeugenden Zahlen hat gerade der Abgeordnete Czernetz die unterschiedliche Produktivität und Produktionsleistung auf dem großen amerikanischen geeinten Kontinent und dem in viele kleine Staaten zersplitterten europäischen Kontinent dargelegt. Es besteht gar kein Zweifel, daß, wenn wir Europäer wieder einmal zu einer Bedeutung kommen wollen, wir unbedingt auf diese Gemeinsamkeit hinarbeiten müssen, und zwar aus Gründen unserer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung, aber auch aus Gründen unserer historischen Sendung, die wir Europäer noch nicht aufgegeben haben.

Es ist traurig, wenn wir immer nur auf Situationen warten, in denen wir alle gemeinsam bedroht sind oder in denen uns die eigentlichen großen Mächte dieser Welt die Ohnmacht Europas nachweisen, um wieder neue Impulse zu bekommen, dieses Europa zu bauen. Wir müßten doch aus dem Erlebnis der letzten Jahrzehnte heraus mit der notwendigen Konsequenz darangehen, unseren praktischen Beitrag zu leisten.

Nun ist vor allem die wirtschaftliche Integration ja eigentlich das augenblickliche Hauptoperationsfeld dieser europäischen Einigung, und auf diesem Hauptoperationsfeld hat sich auch Österreich zu stellen und zu schlagen. Daß dabei Schwierigkeiten mit in Kauf genommen werden, ist selbstverständlich, denn wir können nicht von der Geburt Europas sprechen, aber die Beschwernisse einer Schwangerschaft und die Schmerzen einer Geburt nicht auf uns nehmen wollen.

Und hier brauchen wir gar nicht zu theoretisieren, sondern wir haben das praktische Beispiel eines solchen gemeinsamen Marktes auf einem Gebiet der Produktion, nämlich in der Montanindustrie, und wir in Österreich haben die Verpflichtung, die Frage endgültig zu klären, und zwar in absehbarer Zeit, ob wir nun den Schritt unternehmen, dieser Montanunion beizutreten, oder nicht.

Vor kurzer Zeit schien es so, als ob es nur noch eine Frage der Zeit wäre, bis Österreich den Beitritt vollziehen würde, und nun sind neue Bedenken aufgetaucht. Die Bedenken verschiedener Wirtschaftskreise sind ja schon bekannt, es sind aber leider auch politische hinzugekommen, die nach unserer Auffassung nicht stichhältig sind. Was meine Fraktion darüber denkt, möchte ich darlegen, indem ich eine Anfrage, die wir am 8. Februar des heurigen Jahres an die Bundesregierung gestellt haben, zur Verlesung bringe. Ich kann dies um so berechtigter tun, weil ja die Bundesregierung auf diese unsere Anfrage wie auf so viele andere nicht geantwortet hat. Die Opposition ist eben nicht bedeutend genug, um ihr Antwort zu geben auf eine Frage, die immerhin eine nationale Frage für Österreichs Wirtschaft und für Österreich selbst ist.

Wir sagten damals, wir seien der Ansicht, daß man bei der augenblicklichen Konjunktur vielleicht die Meinung haben könne, ein Beitritt zur Montanunion sei vielleicht nicht unbedingt notwendig, „daß aber bei Abschwächung der Konjunktur die Mitgliedschaft Österreichs gerade wegen der außerordentlich hohen Exportabhängigkeit der eisenerzeugenden Industrie zur unbedingten Notwendigkeit würde. Den vielen Vorteilen des Beitrittes Österreichs zur Montanunion — gemeinsamer Markt mit 160 Millionen Verbrauchern ohne Zollschranken, Durchsetzung des Konkurrenzprinzipes innerhalb der Union, sichere Versorgung mit Kohle und Schrott, gemeinsame Krisenbekämpfung durch eventuelle Investitionshilfe, verstärkte Förderung der Forschung und so weiter — stehen natürlich auch Gegengründe gegenüber, die aber keine unüberwindlichen Hindernisse darstellen. Die Vorteile etwa des ‚gespaltenen' Preises für die eisenverarbeitende Industrie könnten die Nachteile, im Falle eines Exportrückganges nicht die Unterstützung, sondern die Konkurrenz der Montanunion zu besitzen, niemals aufwiegen. Schließlich müssen es diese gemeinsamen Vorteile gewesen sein, die bewirkt haben, daß alle Länder des freien Europas eingetreten sind oder England sich um eine Assoziierung bemühte.

Es besteht kein Zweifel, daß es Österreich gelingen würde, zur Behebung vieler Schwierigkeiten Übergangsbestimmungen zu erlangen. So zum Beispiel müßten im Laufe der Zeit die unter dem Niveau der Montanunion liegenden Löhne auf die gleiche Höhe gehoben werden. Das muß aber auch so geschehen, soll nicht das Lohngefälle zu einem weiteren Abwandern der österreichischen Fachkräfte führen. Auf die Dauer sind Exporterfolge nicht auf niedere Löhne zu gründen.

Neben den bedeutenden wirtschaftlichen Überlegungen, die im Für und Wider schon deshalb ein Übergewicht des Für ergeben, weil die Krisenvorsorge wegen der starken Exportabhängigkeit unserer Eisenindustrie eine Hauptaufgabe darstellt, sind aber auch die politischen Gesichtspunkte nicht aus dem Auge zu lassen. Der Neutralitätsstatus, den sich Österreich geben mußte, um den Staatsvertrag zu erreichen, ist weder rechtlich, noch viel weniger psychologisch ein Hindernis für Österreich, an den Bestrebungen einer Integration Europas aktiv teilzunehmen."

Dieser unserer damaligen Anfrage haben wir heute nichts weiter hinzuzufügen. Die Behauptung, daß die Neutralität uns Schwierigkeiten bringt, möchte ich aber auch noch durch ein anderes Argument widerlegen.

Wir sehen die heutige Schweiz immer als das klassische Beispiel des neutralen Staates in Europa, des gelernt neutralen Staates an. Immerhin hat diese Schweiz, die sehr ängstlich um ihre Neutralität bemüht ist, jetzt ebenfalls ein Konsultativabkommen mit der Montanunion abgeschlossen und kommt langsam, aber sicher darauf, daß es ganz unmöglich ist, auf die Dauer außerhalb dieses Gebildes zu bleiben. Denn die Montanunion wird nie wieder rückgängig gemacht oder abgebaut werden, auch nicht bei jenen Industrien, die heute, wie zum Beispiel in Westdeutschland die Eisen- und Stahlindustrie, größere Verdienste und Gewinne haben könnten, wenn sie nicht in diesem Gemeinsamen Markt mit seinen Verpflichtungen stecken würden. Trotzdem kann es sich kein Staatsmann vorstellen, daß wir auf diesem Gebiete einen Rückschritt machen sollten.

Wie ist es denn bei uns? Wir haben doch von 1952 bis 1955 um 600 Millionen Schilling mehr an Eisen- und Stahlwaren in die Montanländer exportiert; das ist eine Steigerung von 31 auf 46 Prozent. Wir haben augenblicklich einen Rückgang an Aufträgen aus den Montanländern. Wir haben in der Kohlenversorgung große Schwierigkeiten. Wir wissen sehr wohl, daß auch die Montanländer noch Kohle zusätzlich aus Amerika brauchen, aber es ist ein Unterschied, ob diese Kohle etwa in Küstennähe verbraucht wird oder ob noch die Kosten des langen Transportweges nach Österreich zugeschlagen werden müssen. Im Jahre 1954 haben wir unseren Kohlenbedarf zu 59 Prozent aus den Montanländern gedeckt, 1955 ist diese Zahl auf 40 Prozent gesunken, und 1956 waren es nur 28 Prozent, während der Anteil der US-Kohle immer mehr gestiegen ist, in einem Zeitpunkt noch dazu, wo sich die amerikanische Kohle sehr verteuert hat und vor allem die Frachtrate enorm gestiegen ist.

Alle diese Gründe, die wir anführen können, müssen uns dazu bewegen, den Eintritt in die Montanunion zu vollziehen, und es ist sicherlich bei der Praxis der größeren Länder zu erwarten, daß man uns Übergangsmöglichkeiten gibt, wie man sie zum Beispiel auch den Italienern hinsichtlich ihrer eigenen Zollpolitik gegeben hat, weil natürlicherweise die verschiedenen nationalen Gegebenheiten der einzelnen Volkswirtschaften berücksichtigt werden müssen, da dort sonst Rückschläge im Preisgefüge verursacht würden. Aber letzten Endes muß uns klar sein, daß wir aufgerufen sind, und zwar dringender denn je, sollen nicht alle unsere Worte Lippenbekenntnisse bleiben, aktiv an dieser europäischen Vereinigung mitzuarbeiten. Sie wird sicherlich nicht allein auf wirtschaftlichem Gebiet erreicht werden können; die innere Einstellung, die psychologische Grundlage ist nach wie vor entscheidend.

Meine Damen und Herren! Wenn man ein bißchen in Europa herumkommt, muß man doch sagen, wirkliche, echte Gegensätze, Widerstände gibt es nicht, vor allem nicht in den Kreisen der Jugend, vor allem auch nicht in den Kreisen, die den letzten Krieg als Soldaten mitmachen mußten. Es sind gewisse antiquierte Politiker, die aus ihren Ressentiments nicht herauskommen, die noch mit ihrer „gestorbenen Großmutter" in die Parlamente hinhatschen, um dort die Phrasen zu wiederholen, die nach dem ersten Weltkrieg und vorher in Europa gesprochen wurden und Europa vergiftet haben. Aber ansonsten sind doch wesentliche Widerstände nicht mehr da. Daher konzentrieren wir uns, wenn wir realistisch sein wollen, auf die wirtschaftspolitischen Probleme, und da müssen wir zu einem Erfolg kommen!

Nun einige Worte zur allgemeinen Lage, wie sie sich innerhalb Österreichs darstellt. Wir haben heute schon durch die Worte meiner Vorredner, vor allem des ersten Koalitionsredners, gehört, daß die gesamte Wirtschaftsentwicklung nicht allzu günstig und optimistisch zu beurteilen ist und daß wir mit größeren Schwierigkeiten als bisher zu rechnen haben. Es wurde angeführt, daß die Wachstumsrate des Nationaleinkommens in diesem Jahr nicht mehr so groß ist wie in den Jahren 1954 und 1955. Ich habe das gestern schon erläutert. Es wurde aber auch schon dargelegt, daß der Produktivitätszuwachs nicht nur nicht mehr so groß ist wie in den letzten Jahren, sondern im heurigen Jahr wahrscheinlich sogar weniger als Null betragen wird. Ich habe gestern erst die Grundlagenberechnung von nur zwei Monaten gehabt und habe da noch von 2 Prozent Erhöhung gesprochen. Aber es ist selbstverständlich, daß dem Präsidenten der Bundeswirtschaftskammer die

Gesamtberechnungen für das heurige Jahr eher zur Verfügung stehen als mir. Immerhin ist die Situation auf diesem Gebiet eigentlich recht bedenklich im Zusammenhang mit den so wichtigen und vielen Einkommenskorrekturen, die nun einmal gegeben sind.

Wir haben eine weitaus ausgelastete Kapazität unserer Produktion. Wir haben in den Spitzen der Saisonarbeit nahezu keine Arbeitsreserven, also auch einen ausgelasteten Arbeitsmarkt. Wir haben auf der anderen Seite, wenn wir die notwendige innere Expansion durchführen wollen, eine zum Teil sehr würgende Kreditnot, die nicht beseitigt wurde und auch in der kommenden Zeit wahrscheinlich nicht beseitigt werden kann, weil wir ja gerade in diesen Tagen hören, daß der Finanzminister auf Grund der Konjunkturlage eine neuerliche, und zwar eine ziemlich einschneidende Kreditrestriktion verfügt hat. Wir haben die Preis-Lohnbewegung, die anhält, und es sind auch neue Lasten hinzugekommen, welche auch getragen werden müssen, wie zum Beispiel das Bundesheer, die Reparationslieferungen an Rußland, jene neuen Lasten, die es heuer so schwer gemacht haben, das Budget im Rahmen der Einnahmen noch irgendwie auszugleichen. Wir haben doch einen gefährdeten Außenhandel, und wir haben — dem Thema möchte ich mich jetzt etwas näher zuwenden — in sehr vielen entscheidenden Fragen kein einheitliches Wirtschaftskonzept in der Regierung. Herr Dr. Migsch, der es sicherlich als hervorragender Exponent gerade der sozialistischen Wirtschaftspolitik wissen muß, hat auf diesen Umstand bereits hingewiesen. Es wurde ihm von seinem Koalitionspartner entgegengehalten, daß man in Österreich sehr wohl ein Wirtschaftskonzept habe, daß zum Beispiel die Stabilität der Währung schon ein solches Wirtschaftskonzept sei.

Nun ist zweifellos die Stabilität der Währung ein richtiges Programm, zu dem sich ja auch, zumindest in der Theorie, alle bekennen, und sie ist ein Programm, das nicht mit einem Mittel, sondern mit sehr vielen Mitteln erreicht werden muß, ein Ziel, das aber, für sich allein genommen, noch lange nicht ein allumfassendes Wirtschaftskonzept ersetzt. Doch die Ausgeglichenheit im Budget, woher zum Beispiel die Wirtschaftsstabilität, die Stabilität vor allem unserer Währung so sehr verteidigt wird, ist ja auch schon ein Punkt, über den keine absolut einheitliche Auffassung herrscht. Gerade mein Vorgänger hat wiederum davon gesprochen, man müsse sehr sorgfältig die Frage prüfen, ob das jährlich ausgeglichene Budget tatsächlich eine Notwendigkeit darstelle.

Meine Damen und Herren! Auf vielen, vielen anderen Gebieten, wo ja auch dieses Kriterium der einheitlichen Wirtschaftskonzeption sich bewähren müßte, sind Sie aber sehr verschiedener Auffassung. Wir haben heute wieder gehört, und zwar in einer sehr beredten Anklage, daß die Nichtverabschiedung des Zolltarifes eine wirtschaftspolitische Sünde Numero 1 gewesen sei. Vermutlich sind Sie sich über die Notwendigkeit, über die Bedeutung und über die Art einer Zollpolitik nicht einig, denn sonst hätten Sie, dieser Binsenweisheit folgend, daß eine Zollpolitik notwendig ist, sich schon längst auf einen Zolltarif einigen müssen und erkannt, daß ein solcher nicht auf einem Tarif aus dem Jahre 1924 aufgebaut werden kann. Ich erinnere mich noch sehr deutlich: Als unser Parteifreund Hartleb durch Jahre hindurch diese Frage immer wieder angeschnitten hat, hat er höchstens ein Lächeln da und dort geerntet, ein Lächeln, das sich aber auf den internationalen Tagungen zu einem Verlachen gesteigert hat, als die österreichischen Unterhändler mit einem Regierungsentwurf arbeiten mußten und auf die Frage, ob das ein Gesetz sei, zu erklären hatten: Nein, das ist lediglich ein Entwurf! Was hier herausgewachsen ist, ist eine internationale Blamage, von den Schädigungen unserer Wirtschaft gar nicht zu reden. Also auch in diesem Punkt keine gemeinsame Auffassung!

In der Frage der Liberalisierung scheint es nur so, als ob alle Kräfte der Auffassung seien, daß dieses Ziel gemeinsam angestrebt werden muß. Aber sehr viele Maßnahmen, die diese Liberalisierung wieder einschränken und einschränken könnten, werden verlangt, zum Teil durchgeführt, aber bestimmt immer dann verlangt, wenn sich irgendwo diese internationale Konkurrenz bemerkbar macht. Und da haben wir nun die Erscheinung, daß in diesem Augenblick die Unternehmer nicht nur sagen: Wir möchten diese Liberalisierung wieder eingeschränkt haben!, sondern daß sie sehr häufig den Betriebsrat an der Hand und unter den Arm nehmen, um gemeinsam zu den zentralen Stellen zu fahren und dann unter dem Titel der Arbeitsplatzsicherung wieder gewisse Restriktionen zu verlangen.

So aber kommen wir auch wiederum nicht weiter in Richtung auf einen gemeinsamen Markt. Es wird ja eine der größten Schwierigkeiten sein, die übermäßigen Exportförderungen in anderen Staaten auf ein normales Maß zu reduzieren. Wenn zum Beispiel Frankreich im Jahre 1955 einen Exporterlös von etwa 850 Milliarden Francs erreichte, worin aber 100 Milliarden Francs Exportförderung drinnen stecken, dann ist es bestimmt ein sehr

ungesundes Verhältnis, und dort werden ja nicht nur Steuerrückvergütungen, sondern auch Sozialversicherungsrückvergütungen gewährt. Es muß daher verlangt werden, daß bei aller Notwendigkeit einer Exportförderung sich diese immer doch in einem vernünftigen Rahmen hält.

In der Frage der Investitionspolitik ist keine gemeinsame Auffassung zwischen den beiden Regierungsparteien vorhanden. Der Herr Präsident der Bundeswirtschaftskammer hat hier wiederum die Verlängerung der Bewertungsfreiheit verlangt. Sie wird von der SPÖ ebenso leidenschaftlich abgelehnt. Und andere Investitionsbegünstigungen, die von der einen Seite als dringlich hingestellt werden, werden von der anderen Seite gerade im jetzigen Augenblick deswegen für nicht richtig gehalten, weil sie eben auch eine gewisse Preisauftriebstendenz auslösen, vor allem dann, wenn man vorzeitig Abschreibungen gestattet.

Daß die Budgetpolitik nicht unter einem gemeinsamen Gesichtspunkt gemacht wird, ist eine solche Erfahrungstatsache, daß ich darüber nicht lange zu sprechen brauche. Die Anleihenpolitik gehört ebenfalls in dieses Kapitel sowie überhaupt die Frage der Beteiligung von Auslandskapital am Ausbau unserer Wirtschaft. Was auf der einen Seite als notwendige Kapitalsverflechtung hingestellt wird, um als eine der notwendigen Voraussetzungen noch sehr bedeutende Wirtschaftskräfte in unserem Lande zu mobilisieren, wird auf der anderen Seite geradezu als nationaler Verrat an Österreich hingestellt, als ein Ausverkauf unserer nationalen Güter. Da kann man bestimmt nicht davon sprechen, man habe sich zu einer gemeinsamen Wirtschaftspolitik zusammengefunden.

Ich erinnere an das mühselige Ringen um die Verabschiedung der dringendsten Kapitalmarktgesetze. Daß wir in Österreich viel zu spät begonnen haben, den Kapitalmarkt aufzubauen und zu pflegen, ist auch eine der Sünden gewesen, die sich heute jedenfalls auswirkt. In diesem Zusammenhang werden wir in kürzester Zeit von Ihnen schon das Schauspiel erleben, inwieweit Sie sich auf dem Gebiete der Steuerpolitik oder auf dem Gebiet der Novellierung des Aktiengesetzes zu einer gemeinsamen Linie durchringen können. Denn hier zum Beispiel — ich zitiere nur die Frage der Doppelbesteuerung der Aktien, die Frage der Steuerbehandlung nicht entnommener Gewinne — bestehen die tiefsten Diskrepanzen zwischen Links und Rechts.

Ich zitiere noch eine Frage, die Kartellpolitik. Wir werden in einigen Tagen eine Verlängerung des Kartellgesetzes erleben. Im Motivenbericht zu dieser Regierungsvorlage steht ein so typischer Satz für die Art, wie hier innerhalb der Koalition wirtschaftspolitische Probleme behandelt werden. Es wird darauf hingewiesen, daß verschiedene Kräfte und Interessengemeinschaften schon seit langem eine Änderung und Novellierung der Kartellgesetzgebung verlangen, daß man aber infolge der Kürze der Zeit diese Anregungen nicht aufgreifen könne; man müsse deshalb im wesentlichen wieder nur eine Verlängerung in dieses Gesetz hineinnehmen, es werde schon Zeit bleiben, sich in Zukunft mit dieser Frage auseinanderzusetzen — eine Gesinnung, die in den meisten Kreisen unserer Wirtschaft besteht, im Gegensatz zu der außerordentlich euphemistischen Darstellung des Herrn Präsidenten der Bundeswirtschaftskammer, man wünsche, sich der harten Konkurrenz zu stellen. Eine solche Gesinnung besteht in weiten Kreisen nicht, höchstens dann, wenn man Gelegenheit hat, dem mutigsten Vorkämpfer gegen Kartelle und Monopole, dem Minister Erhard, bei einer Großkundgebung zuzujubeln und zuzuklatschen — gerade an der Stelle, wo er sich für ein allgemeines Kartellverbot ausspricht.

Wir wollen diese Probleme sicher vom Boden der Realitäten, der wirtschaftlichen Gegebenheiten lösen. Aber ich möchte es nur hier als ein Symptom hineingenommen wissen, daß in dieser sehr wichtigen Frage die Meinungen völlig auseinandergehen. Das ist gefährlich. Das ist vielleicht gefährlicher als manche andere Erscheinung, die uns von der Weltpolitik und vom Weltmarkt her bedrohen. Denn wir können natürlich im Innern des Landes alles verderben, wenn sich die regierenden Parteien in einer schwierigen Situation nicht zu einer Aktion zusammenfinden, der, auf lange Sicht gesehen, ein Longterm-Plan zugrunde liegt.

Es ist schon sehr viel davon gesprochen worden, wie sich gerade im Kapitel Handel und Wiederaufbau die Budgetkürzungen ausgewirkt haben. Diese Kürzungen haben im Wald der Hoffnungen radikal wie eine Axt gewirkt und doch in einer ganzen Reihe von Sparten Projekte auf zumindest ein Jahr zurückgestellt, die wirklich kaum zurückzustellen waren. Wir haben ja gehört, daß auf dem Gebiete der Hochbauten 36,2 Millionen weniger vorhanden sind als im vergangenen Jahr, daß von den 60 schon notwendigen Schulbauten, seien es Mittelschul-, Gewerbeschul- oder Hochschulbauten, im kommenden Jahr kein neuer Bau begonnen werden kann, daß auf dem Sektor Wasserbauten sehr wenig geschieht, obwohl der Herr Minister selbst geradezu das Bild einer Katastrophe auf diesem Feld im Ausschuß entwickelt hat. Daß der Straßenbau ungefähr die gleiche Dotierung

bekommt wie in den letzten Jahren, ist nur dem Umstand zu verdanken, daß wir hier eine zweckgebundene Steuer vorfinden, aber die Arbeiten, die auf diesem Gebiete zu leisten wären, sind ja noch ungeheuer groß, wenn man bedenkt, daß von den Bundesstraßen immerhin fast ein Viertel noch nicht staubfrei gemacht ist.

Ich möchte aber nun auf eine Kürzung zu sprechen kommen, die ich für ganz unverantwortlich halte, für unbegreiflich, und die durch nichts zu rechtfertigen ist, mit keiner These, wie etwa der, daß dieses Budget keine expansive Wirkung haben dürfte. Ich glaube, eine sehr realistische und wahrheitsgetreue Betrachtung würde da und dort schon expansive Kräfte entdecken. Aber sprechen wir nicht darüber. Wenn man aber schon die Kürzungen um 30 Prozent bei den Sachausgaben, bei den Krediten verlangt, dann ist die Methode, hier linear vorzugehen, nicht verständlich oder vielleicht nur so verständlich, daß eben die politisch besetzten Ressorts niemals einer wirtschaftspolitischen selektiven Methode zustimmen konnten, weil sie dann Gefahr gelaufen wären, selbst mehr zu verlieren als ein anderer Ressortminister. Ich spreche hier vom Titel 5, von der sogenannten Wirtschaftsförderung. Von der Wirtschaftsförderung, jener Kleinstkreditaktion für gewerbliche Kleinstbetriebe, von denen es im Motivenbericht selbst heißt, daß hier Kleinstbetriebe der gewerblichen Wirtschaft, des Handels zum Zuge kommen sollen, die gar keine Chance haben, von irgendwo anders her einen Kredit zu erhalten. Das sind wirklich die Ärmsten der Armen. Das sind jene kleinen Leute, von denen es immer heißt, daß ihnen die besondere Sorge der Regierung und Volksvertretung gilt. Während wir im Jahre 1956 dafür 14,6 Millionen Schilling ausgegeben haben, hat man im Jahre 1957 auch bei dieser Sparte eine Kürzung auf 10,4 Millionen Schilling vorgenommen und damit eine wirklich absolut unsoziale Tat gesetzt, eine Tat, die in krassem Widerspruch dazu steht, daß es unser aller Anliegen ist, den gewerblichen Mittelstand, den um seine Existenz ringenden Mittelstand vor dieser Existenzvernichtung zu bewahren und ihm zu helfen in einem Zeitpunkt, der absolut dadurch gekennzeichnet ist, und zwar in den ganzen elf Jahren, daß die Industrie eine Konzentration ihres Kapitals und ihrer Macht in Österreich erlebt hat, während diese mittlere Schichte eben tatsächlich von einer Stufe zur anderen abgerutscht ist. Sie brauchen nur Ihre eigenen Fachzeitschriften zu lesen, dort finden Sie diese These immer wieder richtig aufgestellt. Selbst wenn man mir entgegenhält: Glauben Sie, daß man mit 4 Millionen Schilling an Kleinstkrediten ein solch ungeheures soziologisches Problem löst?, sage ich, daß es zumindest ein psychologisches Verbrechen ist, diesem Stand auch noch die Hoffnung zu nehmen, daß ihm jemals geholfen werden kann, indem man hergeht und diese 4 Millionen bei einem Budget erspart, das 32, ja vielleicht 34 Milliarden Schilling ausmachen wird. Ich muß sagen, daß die Ersteller des Budgets, wenn es sich um eine Testur hinsichtlich psychologischer Begabung handeln würde, allein bei diesem Titel ein Nichtgenügend verdienen würden.

Ich möchte mich nun dem Fremdenverkehr zuwenden und auch unterstreichen, was meine Vorredner schon gesagt haben, daß seine Bedeutung für uns ungeheuer groß ist. Wir werden im heurigen Jahr erleben, daß die Zahlungsbilanz durch Deviseneinnahmen aus dem Fremdenverkehr ausgeglichen wird, das heißt, daß das Defizit der Handelsbilanz ausgeglichen wird. Wir haben in Österreich sehr wesentliche Aktivposten für diesen Fremdenverkehr einzusetzen, Aktivposten, die uns einmal ein gütiges Geschick in die Hände gelegt hat, Aktivposten, die auch im Wesenszug unserer Bevölkerung zu suchen sind. Der wesentlichste davon ist sicherlich die Schönheit unseres Landes. Sie ist kostenlos und so unwahrscheinlich, daß man von Zeit zu Zeit immer wieder mit einem Ausländer sprechen muß, damit man sich dieser besonderen Schönheit bewußt wird. Sie ist auch dazu angetan, in Gebiete, die an sich unfruchtbar sind, den Geldstrom der Fremden, der Ausländer hineinzutragen und diese Gebiete damit auch praktisch in eine fruchtbare Gegend umzuwandeln.

Der zweite sehr wesentliche Aktivposten ist der Ruf Österreichs als Kulturmacht erster Ordnung. Das ist besonders wichtig für jene Gebiete, die erst nach dem Abzug der Russen wieder in den Fremdenverkehr eingeschlossen werden konnten. Es ist vor allem unsere Bundeshauptstadt, die im letzten Jahr ganz außerordentlich aufgeholt hat und die immerhin gegenüber dem Jahre 1954, wo 95.000 Ausländerübernachtungen zu verzeichnen waren, heuer schon 182.000 zu verzeichnen hatte, also schon über 50 Prozent Zuwachs aufweist.

Daß mit Wien natürlich auch sehr große Gegenden Niederösterreichs mit berücksichtigt und beteilt werden, liegt auf der Hand, wir haben einen statistischen Nachweis. Und es muß unsere besondere Anstrengung sein, Wien wirklich wieder zu einem Zentrum zu machen, zu einer Anziehungskraft für alle jene Menschen, welche das Gefühl haben, in einer Stadt mit einer großen kulturellen Vergangenheit, aber auch mit Gegenwartsleistung eine Erholung vor allem ihrer Seele zu erleben.

Was in dieser Beziehung gestern vom Kollegen Dr. Hofeneder über die Wiener Staatstheater gesagt worden ist, möchte ich unterstreichen, insbesondere das, was er aus seinem kunstbegeisterten Herzen heraus zu dieser Frage gesprochen hat, daß also eine Aufwendung, die für diese unsere Bundestheater, für diese Kleinodien Österreichs, gemacht wird, sich dann im Fremdenverkehr wieder in klingender Münze bezahlt macht. Das müssen wir auch der Bevölkerung sagen, jener Bevölkerung, der vielleicht der Glanz einer Opernaufführung zuwenig sagt, um die Steuerleistungen zu begreifen, sondern die mehr vom Gesichtspunkt des Mammons aus diese Situation beurteilt.

Viel trister ist die Situation auf dem Sektor des Verkehrs. Wir haben heute schon gehört, daß bereits 78 Prozent unserer ausländischen Besucher mit dem Auto nach Österreich kommen und daß unsere Nachbarn, die wir rund um Österreich besitzen, auch was den Durchgangsverkehr Österreichs anlangt, viel mehr getan haben und tun könnten und auch augenblicklich tun, um die Straßen in einen solchen Zustand zu versetzen, daß der Autofahrer sich von diesem Gesichtspunkt her überlegt, ob er über Österreich oder über die Schweiz nach Italien fahren soll. Wir wissen aber, was die Sanierung unseres Straßennetzes kostet. Es sind astronomische Zahlen. Man kann daher nicht mehr tun — und jedes weitere Wort hieße Eulen nach Athen tragen —, als immer wieder zu mahnen, zu ersuchen, das Möglichste zu tun, um dieses Problemes tatsächlich Herr zu werden.

Eine weitere günstige Anziehungskraft auf die Ausländer ist sicher auch die Tatsache, daß Österreich im internationalen Niveau immer noch ein sehr billiges Reiseland ist, und wir sollten vor allem unsere Fremdenverkehrsindustrie dazu erziehen, eine echte Differenzierung zu machen zwischen jenen Gebieten, in denen die kapitalskräftigen Ausländer erscheinen, die bei Gott ordentlich bezahlen sollen, und jenen Gebieten, die heute Gegenstand oder Anziehungspunkt vor allem des Sozialtourismus sind und wo daher die Politik der Preislizitation sehr schlecht ist, weil sie letzten Endes jene Kuh erschlagen, die man ja melken möchte.

Vor allem ist es aber auch notwendig, bei aller Bedeutung der Devisenpolitik durch den Fremdenverkehr nicht zu vergessen, daß natürlich der Inländerfremdenverkehr in unserer Volkswirtschaft eine genau so bedeutungsvolle Funktion wie der Ausländerverkehr hat, und gerade da ist eine gewisse Preisdisziplin unbedingt notwendig und unerläßlich.

Was nun die Struktur unserer Besucher aus dem Ausland hinsichtlich des Herkunftslandes anlangt, so haben wir im heurigen Juli, der ja tatsächlich ein Rekordmonat gewesen ist, gesehen, daß Westdeutschland immer noch an der Spitze steht, und zwar mit 294.000 Besuchern und 1,8 Millionen Übernachtungen, daß aber auch zum Beispiel die Niederlande mit 225.000 sehr bald darauf folgen, Frankreich mit 160.000 und Amerika mit 110.000.

Es sind im vergangenen Jahr hier Debatten abgeführt worden über die Gefährlichkeit einer so einseitigen Mehrheit unserer Besucher. Wir haben das damals für sehr unklug und unvernünftig gehalten. Ich glaube — auch da möchte ich die außenpolitische Debatte heranziehen —, daß sich in diesem Jahr so mancher ressentimentgeladene Krampf aus der Vergangenheit etwas löst und daß es nicht sehr klug ist, den Anteil der westdeutschen Besucher als gefährlich zu bezeichnen, wenn wir auf der anderen Seite dieses Außenhandelsdefizit gerade gegenüber der Bundesrepublik haben und wenn, wie im heurigen Jahr, noch das eine verschärfend dazukommt, daß unser Außenhandel mit Holz gegenüber Westdeutschland und Holland stark abgenommen hat und sich noch mehr nach Italien verlagert, einem Land, gegenüber dem wir in unserer Außenhandelsbilanz aktiv sind.

Wenn ich aber sagte, daß wir Wien besonders in den Mittelpunkt der zukünftigen Werbung stellen sollen, dann sollen wir erstens einmal — ich glaube, der Herr Minister hat bereits alle Anstrengungen, wie ich höre, auch mit einigem Erfolg, unternommen — versuchen, die Mehrgeleisigkeit der Werbung tatsächlich zu verhindern. Da schon einmal durch die bestimmte Kompetenzverteilung der Ministerien mehrere Köche in diesem Brei rühren, soll wenigstens nicht versucht werden, sich gegenseitig die Suppe zu verderben. *(Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.)*

Zum anderen sind aber die Ostgebiete Österreichs auch nur in der Lage, in diesen Strom der Fremden hineinzukommen, wenn sie ihre Betriebe auf den Status eines modernen und selbstverständlichen Komforts bringen, und da geht es immer wieder um die Frage der Kreditmöglichkeit und der Kredithilfen. Wir wissen, daß bis zum Ende des Jahres 1954 454 Millionen aus der ERP-Hilfe in die Fremdenverkehrsbetriebe hineingeflossen sind — das war sicherlich ein sehr schöner Betrag —, daß aber der Schlüssel, nach dem diese Hilfe damals an die Länder verteilt wurde, nach der Anzahl der Ausländerübernachtungen festgelegt worden ist. Damit ist natürlich die Ostzone und auch die Bundeshauptstadt zu kurz gekommen. Heute müssen wir uns selbst helfen, die ERP-Hilfe ist ausgegeben und verbraucht.

Und da taucht nun von seiten des Hotelgewerbes immer wieder eine Forderung auf, die in das, was wir auf dem Gebiete der Exportförderung steuerlich durchführen, absolut systematisch und berechtigt hineinpaßt: das ist die Frage einer Umsatzsteuerrückvergütung; denn wir wissen, daß der Fremdenverkehr eine stille Exportindustrie ist, und wenn wir den Export fördern auf der einen Seite, sollten wir auch hier steuerlich etwas tun. Wenn natürlich andere Gewerbetreibende auch kommen und sagen: Es ist ja nicht nur die Hotellerie, sondern auch wir haben Umsätze, wir zahlen Umsatzsteuer, und unseretwegen kommen auch Fremde ins Land!, dann ist das sicher richtig. Welcher Weg im einzelnen gefunden wird, ist, glaube ich, nicht so entscheidend. Wenn man erkennt, daß die ungeheure Säule des Staatshaushaltes, nämlich die Umsatzsteuer, heute wirklich zu einem sehr wesentlichen Teil aus dem Fremdenverkehr ihre Vergrößerung erfahren hat, dann ist es berechtigt, daß man dieser Fremdenverkehrsindustrie Möglichkeiten gibt, um Schritt zu halten mit dem, was international heute auf dem Gebiete der Beherbergungsindustrie geschieht. Hier sind wir sehr im argen. Es ist sehr typisch, daß zum Beispiel in Wien diese ungeheure Bettennot — die vorhanden ist und die heuer im Sommer beschämend war und die, als wir dieses glanzvolle Fest, die Festspielwochen, gefeiert haben, auf das unangenehmste aufgefallen ist — nicht genügend Anreiz gibt, um mehr Hotels zu bauen, denn die Investitionskosten für ein Bett, die zwischen 150.000 und 200.000 S liegen, sind sehr groß und die Erlöse sind nicht so sehr bedeutend. Hier hat die Öffentlichkeit unbedingt eine Hilfestellung zu leisten.

Ich möchte noch ganz kurz hervorheben, daß wir die Tatsache begrüßen, daß in diesem Budget wieder jene 100 Millionen Schilling Zuschuß zum Wiederaufbaufonds, die der Staat bis zum vergangenen Jahr geleistet hat, aufzufinden sind und daß man also etwas ausgeglichen hat, was an sonstigen verringerten Mitteln im Jahre 1957 für den Wiederaufbau des bombenzerstörten oder bombenbeschädigten Wohnraumes zur Verfügung steht. Ich möchte den Herrn Minister bitten, doch anzuregen, daß auf Grund des Gehörten auch in der Frage des gemeinsamen Regierungskonzeptes eine breite Diskussion entfacht wird, wie man der Wohnungsnot in ganz Österreich tatsächlich beikommen soll und ob es nicht Wege und Möglichkeiten gibt, die Periode des Wiederaufbaues der zerstörten oder beschädigten Wohnungen zu verkürzen. Wir wissen, daß wir trotz aller Anstrengungen heute erst gerade in der Hälfte des Wiederaufbaues stehen, und das ist eigentlich kein besonderes Ruhmesblatt für uns. Wir erleben es doch fast tagtäglich: Menschen haben sich vor zwei bis drei Jahren für eine Eigentumswohnung angemeldet und kommen jetzt zu uns und sagen: Ich bin in zwei bis drei Jahren so weit, daß ich vielleicht eine Wohnung erhalten soll, aber jetzt bin ich 73 Jahre alt, und dann wird man mir wahrscheinlich, obwohl ich schon vor zwei, drei Jahren eingezahlt habe, keine Wohnung mehr geben müssen, denn dann werde ich mit einer sehr kleinen Wohnung, die aus vier Brettern besteht, zufrieden sein.

Meine Damen und Herren! Es gibt wirklich erschütternde menschliche Tragödien auf diesem Gebiet, und ich glaube, daß deshalb ohne jede parteipolitische Dogmatik jeder Weg gegangen werden soll, auch der Weg von Auslandsanleihen. Und wenn dann der Staat gewisse Mittel zur Verfügung stellt, um durch Annuitätenzuschüsse und Amortisationshilfen die Mieten auf ein tragbares Maß herunterzuschrauben, dann wäre das ein Weg, der gegangen werden könnte, mit dem auch schließlich Wohnungen gebaut werden, die dann wirklich von Mietern bezogen werden. Denn das scheidet von vornherein aus, wenn Mieten verlangt werden müßten, die für niemand oder nur für ganz wenige in Österreich tragbar wären.

Aber jedenfalls sind neue Wege zu gehen, und wir müssen uns darüber klar sein, daß es auch diese 100 Millionen Schilling, die dafür im kommenden Budget wieder aufscheinen, noch immer viel zuwenig sind.

Abschließend noch ein Wort zur Frage der Altersunterstützung für die Selbständigen. Meine Vorredner haben sich mit dieser Frage auch beschäftigt. Sie wissen, meine Damen und Herren: Wir haben in den letzten Jahren hier immer gegen die Altersunterstützung durch die Handelskammer gewettert. Wir haben deshalb gewettert, weil sie eben keine richtige Form einer Altersversorgung dargestellt hat und weil wir der Meinung waren, daß wir so schnell wie möglich auf die Basis einer wirklichen Versicherung kommen sollten, um jene Härten auszuschalten, die sich — sie sind viel zu bekannt, als daß ich sie wiederholen müßte — bereits bei dieser Lösung ergeben haben. Daß trotzdem die gegebenen Leistungen, wie sie heute mit einer Ziffer dargelegt wurden, sehr beachtlich sind, wollen wir absolut anerkennen. Aber schließen wir doch diese schmerzhafte Lücke in unserer gesamten Sozialgesetzgebung und bemühen wir uns — das sei zu diesem Kapitel im Hinblick auf die kommenden Notwendigkeiten für unsere selbständigen Gewerbetreibenden und Handelstreibenden gesagt —, sehr bald zu einer gemeinsamen Regelung zu kommen, zu einer Rege-

lung, von der ich jetzt schon anmelden möchte, daß es sich nicht nur um eine Altersversorgung handeln kann, sondern daß alle Anstrengungen gemacht werden müssen, daß auch eine Invaliditätspension eingeführt wird. Denn in dem klassischen Land der Einmannbetriebe, in Österreich, wäre es eine lückenhafte Lösung, wenn für den Fall der Invalidität nichts vorgesorgt wäre. Aber wir werden uns, wenn wir in dem kommenden Jahr als Parlament, als Volksvertretung die Pflicht erfüllt haben, bei der nächsten Budgetdebatte sagen können, daß eine wesentliche sozialpolitische Aufgabe in Österreich erfüllt ist, wenn wir dann schon zu dem neuen Gesetz und zur Selbständigenpension sprechen und nicht mehr zur Handelskammerunterstützung. Meine persönliche Hoffnung ist es, daß ich in diesem Jahr zum letzten Mal dieses Wort von der Handelskammer-Altersunterstützung in den Mund nehmen mußte. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident **Böhm:** Als nächster Redner gelangt die Frau Abgeordnete Grete Rehor zum Wort.

Abgeordnete Grete **Rehor:** Hohes Haus! Zu dem in Behandlung stehenden Kapitel möchte ich kurz vom Standpunkt der Frauen und Mütter und vom Standpunkt der Familien der Unselbständigen aus Stellung nehmen. Das Jahr 1956 brachte die höchste Beschäftigtenziffer, bis 1918 zurückgemessen, mit rund 2,200.000, und die Zahl der Beschäftigungslosen sank bis auf 67.163, das ist der niedrigste Stand, auch bis 1918 zurückgemessen. Mit anderen Worten heißt das, daß alle arbeitswilligen und arbeitsfähigen Menschen in unserem Lande Beschäftigung fanden, ausgenommen — und das ist eine Härte — sind ältere Frauen und Männer, die, soferne sie einen Arbeitsplatz aufgegeben haben oder arbeitslos werden, kaum wieder eine Arbeitsmöglichkeit erreichen können.

Dieser Härte sollten wir begegnen, und ich möchte noch einmal, wie ich es schon vor einem Jahr getan habe, den Appell an alle, die Arbeit vergeben, richten, sowohl an die Privatwirtschaft als auch an die verstaatlichten Betriebe und Banken, an den Staat, die Länder und Gemeinden, auch den älteren arbeitsfähigen Menschen eine Arbeitsmöglichkeit zu geben. Sie leisten ebenso wie die jüngeren Arbeitskräfte gewissenhaft und korrekt ihren Dienst.

Vor einer Woche haben wir der Verlängerung des Jugendeinstellungsgesetzes die Zustimmung gegeben. Wir dürfen mit Freude und Genugtuung feststellen, daß es zurzeit in unserem Lande praktisch keine Jugendarbeitslosigkeit gibt. Das Jugendeinstellungsgesetz verpflichtet zur Einstellung von Jugendlichen entsprechend der Zahl der Beschäftigten, es würde jedoch nicht diesen Erfolg bringen können, wenn nicht die Beschäftigungsmöglichkeit an sich gegeben wäre.

Leider muß auch hier festgestellt werden, daß es trotz des Jugendeinstellungsgesetzes schwierig ist, den Mädchen einen entsprechenden Arbeitsplatz zu verschaffen. Auch für diese richte ich von dieser Stelle aus den Appell an alle, die Arbeit vergeben, nicht zu übersehen, daß wir auch die Mädchen den Berufen zuführen müssen und daß die Struktur der schulentwachsenen Jugendlichen nach wie vor ein bedeutendes Plus an Mädchen aufweist und diese gleich den Knaben rechtzeitig einer sinnvollen Beschäftigung zugeführt werden sollen.

Die Frauen und Mütter in unserem Lande anerkennen dankbar alle Bemühungen und Anstrengungen der Regierung, der Länder und Gemeinden, der privaten und verstaatlichten Wirtschaft, die die Beschäftigung für alle in diesem Ausmaß in die Wege geleitet haben und zu halten versuchen. Wir stellen das als Frauen deswegen mit besonderer Freude fest, weil die Arbeitslosigkeit, weil der Krieg und die Unfreiheit immer den Frauen und Müttern die Hauptlast des Leides und der Not auferlegen. Wer die Auswirkungen der Arbeitslosigkeit auf die Jugend und die Erwachsenen erlebt und erlitten hat, kann nur mit heißem Herzen die Erkenntnis vertreten, daß das Hauptanliegen unserer Zeit nach wie vor die Erhaltung der Beschäftigung für alle in unserem Lande ist. Wir hoffen und wünschen, daß in dieser Richtung die Bemühungen fortgesetzt und im Jahre 1957 von dem gleichen Erfolg begleitet sein mögen wie im Jahre 1956.

Bei der Behandlung der Kapitel Inneres und Äußeres haben die Redner wiederholt auf das tragische Geschehen in Ungarn verwiesen. Das österreichische Volk leistet in diesen Wochen den Flüchtlingen Ungarns einen menschlichen Dienst, der höchste Anerkennung und Würdigung verdient. Aber das menschlich warm empfindende Herz allein könnte nicht so wirksam helfen, dies ist nur im Zusammenhang mit der Vollbeschäftigung und ihren segensreichen Auswirkungen möglich. Die hohen Sammelergebnisse der Arbeiter, Angestellten und Beamten und der anderen Kreise unseres Volkes sind nur unter diesem Aspekt zu verstehen. Ein Volk mit einer hohen Arbeitslosenzahl wäre weder moralisch noch wirtschaftlich in der Lage, einen so hohen wirtschaftlichen Tribut für die Menschlichkeit zu leisten. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Beim Kapitel Inneres sprach der Abgeordnete Kollege Benya — er ist momentan nicht

im Hause — über die Preisentwicklung und die Tätigkeit der Wirtschaftskommission. Löhne und Preise sowie Einkommen und Preise sind heikle Fragen. Nach neuesten Gesichtspunkten spricht man da von heißem Eisen. Je sachlicher wir zu diesen Fragen Stellung nehmen, umso eher wird es möglich sein, gerechte Lösungen zu finden.

Der Herr Finanzminister hat in seiner Rede zum Budget 1957 den gleichen Grundsatz wie vorher wiederholt der Präsident des Gewerkschaftsbundes dargelegt. Er sprach davon, daß nur die Steigerung der Produktivität, also die Vergrößerung des Sozialproduktes, zusätzlichen Anteil am Sozialprodukt oder, anders ausgedrückt, höhere Löhne, Gehälter und Sozialleistungen gewährleistet. Wir verstehen diesen Grundsatz und bekennen uns zu ihm. Es geht im wesentlichen um die Verteilung des Sozialproduktes. Heute bezieht sich der Anteil am Sozialprodukt nicht nur auf den Lohn- und Gehaltssektor. Die Gestaltung und die Höhe der Preise ist eine weitere Komponente, ebenso soziale Leistungen und die Summe der sozialen Gesetze sowie die steuerlichen Maßnahmen.

Unsere Frage lautet nun vom Standpunkt der Familie: Haben wir in dem abgelaufenen Jahr Anteil genommen an der Ausweitung des Sozialprodukts oder nicht? Die Statistik der Wirtschaftsforschung gibt uns darüber Auskunft. Die Löhne und Gehälter sowie die Pensionen der Neupensionisten nach dem ASVG. sind im Verhältnis zu den vorangegangenen Jahren gestiegen; leider auch die Preise. Laut Bericht des Wirtschaftsforschungsinstitutes sind die Löhne und Einkommen stärker gestiegen als die Preise. Dennoch gibt es — das ist uns allen bekannt — viele Unzufriedene, und dies auch mit Recht. Ich möchte das kurz begründen.

Die Löhne und Gehälter steigen nicht linear. Es gibt Berufsgruppen, die leider in den letzten Jahren fast keine Lohnerhöhung erreichen konnten. Es gibt solche, die nur eine sehr geringe Verbesserung erzielten, aber auch andere, die durchschnittlich 10 bis 15 Prozent erreichten. Die Preissteigerungen wirken aus diesen Tatsachen heraus für die Familien selbstverständlich sehr verschieden.

Die Beteiligung am Sozialprodukt vollzieht sich im modernen Wirtschaftsablauf nicht allein — so wie ich das bereits vorhin erwähnt habe — durch Abschluß von Lohntarifen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Hier schalten sich ganz besonders auch die verschiedenen Arbeitnehmergruppen sehr unterschiedlich ein. Ich möchte das begründen. Gelernte und qualifizierte Arbeiter haben heute zum Beispiel in der einen Branche Stundenlöhne von 5 S bis 5,80 S und in einer anderen von 7 S bis 9 S. Ähnlich ist es bei den jungen Angestellten. Die Gehälter beginnen in der niedersten Stufe bei 785 S und gehen bis 1400 S bei gleichen persönlichen Voraussetzungen und Leistungen.

Diese Unterschiede haben eine zweifache Begründung. Die Hochkonjunktur in verschiedenen Wirtschaftszweigen wird preislich und lohnpolitisch leider völlig einseitig genützt. Man nimmt vielfach nicht Rücksicht auf jene Wirtschaftszweige, die keine eigene Rohstoffbasis haben und außerdem den negativen Auswirkungen der Liberalisierung begegnen müssen. Dazu kommt, daß wir feststellen müssen — das sagt ebenfalls die Statistik —, daß die Technisierung und die Automation die Zahl der produktiven Arbeitskräfte ständig verringert, hingegen steigt die Zahl der unproduktiven Arbeitskräfte, die Dienstleistungen erbringen. Man spricht in Österreich schon davon, daß das Verhältnis ungefähr 50 : 50 ist.

Wenn wir uns in den Fragen Löhne, Preise und Einkommen weiter in den ausgefahrenen Geleisen bewegen, werden wir wahrscheinlich trotz bestem Willen kein ausgeglichenes Lohn- und Preisniveau erhalten.

Wir verstehen unter Anteil am größeren Sozialprodukt, daß alle Staatsbürger daran teilnehmen können, das heißt, daß auf Grund hoher Produktivität, eigener Rohstoffbasis und Konjunktur niedrige Preise anzustreben sind. Es bedingt weiters, daß lohnextensive Erzeugungszweige beim Lastenausgleich stärker herangezogen werden als lohnintensive Erzeugungszweige und Dienstleistungsbranchen, bedingt im weiteren, daß Zollmaßnahmen als Ordnungsfaktor Anwendung finden. Zollmaßnahmen heißt jedoch — und das lehrt uns die Erfahrung aus den dreißiger Jahren —, daß diese auf Beschäftigte und Konsumenten abgestimmt sein müssen.

Im weiteren müssen wir alles versuchen — das ist heute bereits von den Vorrednern zum Ausdruck gebracht worden —, daß unsere Betriebe hinsichtlich ihrer technischen, aber auch ihrer organisatorischen Ausgestaltung weitere Verbesserungen erreichen. Wir stellen auch fest, daß wir hinsichtlich der Leistung in den Betrieben sicherlich, soweit es die Werkstätten und Fabriken anlangt, Schritt halten können mit den Ländern um uns; nicht hinsichtlich der Technisierung, aber weithin hinsichtlich der Leistung. Das sagen uns auch die Produktivitätszahlen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch eine heikle Frage anschneiden. Ich hoffe, daß ich richtig verstanden werde. Wir müssen uns dazu entschließen, die Handelsspannen einer Überprüfung zu unterziehen. Wir sind

der Auffassung, daß hier manches richtig gestaltet werden könnte. *(Abg. Olah: Sehr richtig!)* Wir haben als Arbeitnehmervertreter den Mut zu einer fortschrittlichen Lohn- und Preispolitik, und wir laden alle übrigen ein, mit uns den Weg zu finden.

Wir erklären in diesem Zusammenhang auch, daß wir die Wirtschaftskommission und ihre Tätigkeit bejahen. Das wurde hier in einem anderen Zusammenhang vom Kollegen Benya geschildert. Ich möchte ihm, obwohl er nicht da ist, zur Aufklärung folgendes sagen: Die Antipathie im Kreise derer, die ungeteilt die Hochkonjunktur und andere günstige Voraussetzungen einseitig nützen wollen, ist gegeben. Bei diesen fallen aber auch die Schranken der Parteien. Wir finden Gegner von der äußersten Linken bis zur äußersten Rechten. Diese Erfahrung habe ich als Vertreterin in manchen anderen Körperschaften gesammelt, die ähnlich der Wirtschaftskommission marktwirtschaftliche und soziale Funktionen zu erfüllen haben. Es ist also nicht richtig, daß ausschließlich die ÖVP die Verantwortung dafür zu tragen hat, daß die Wirtschaftskommission verhältnismäßig spät wieder in Aktion treten konnte.

Wir müssen uns über den Weg, den wir in Zukunft in den Fragen Lohn-, Gehalts- und Preispolitik beziehungsweise Sozialleistung und Sozialpolitik gehen wollen, klarwerden. Es steht die Frage: Legen wir in Zukunft mehr Gewicht auf die Lohnpolitik mit Bezug auf die Produktivität, oder legen wir unser Gewicht wie bisher auf soziale Leistungen und soziale Gesetzgebung? Ich stelle diese Frage bewußt, weil ich Gelegenheit hatte, in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern zu beobachten, daß man der Lohnpolitik mehr Gewicht beimißt als den sozialen Leistungen und der sozialen Gesetzgebung. Das heißt nicht, daß wir nicht stolz sind auf unsere soziale Gesetzgebung, insbesondere auf die Sicherheit in den Wechselfällen des Lebens und hier wieder besonders auf die Sicherheit bei Krankheit, Invalidität und Alter. Von den Vorrednern ist ja heute diese Sicherheit auch für die Selbständigen reklamiert worden.

Leider müssen wir vom Standpunkt der Familie feststellen, daß unser Lohn- und Gehaltsniveau gegenüber anderen Ländern zurück ist. Vielfach gibt es dafür folgende Begründung: der Krieg, die Nachkriegszeit, die Folgen des Krieges, die Überalterung unseres Volkes, der kleine Wirtschaftsraum, der Vorsprung in der Technisierung der Industrien der anderen Länder und die Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag.

Wir hoffen, daß wir bei Normalisierung der Verhältnisse einige dieser Ursachen überwinden. Wir müssen aber trotzdem zu einem gerechteren und besseren Lohn- und Gehaltsniveau kommen, auch dann, wenn hier von meinen Vorrednern sicher richtig festgestellt worden ist, daß wir hinsichtlich der Ausweitung unseres Sozialproduktes sozusagen am Plafond angelangt sind.

Als Arbeitervertreter sind wir jedoch der Auffassung, daß noch manche Verteilung in anderen Formen vor sich gehen kann. Dies möchte ich vor allem vom Standpunkt der Familienerhalter sagen, damit sie in die Lage versetzt werden, ihre Familien besser als bis jetzt zu versorgen, vor allem auch deswegen — und das ist unser größtes Anliegen —, damit unsere Mütter ohne materielle Not und Sorgen bei ihren Kindern in den Familien bleiben können. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich will auch hier nicht mißverstanden werden. Die freie Entscheidung zur Berufstätigkeit liegt nach wie vor bei den Frauen. Wir können auch die Frauenarbeit nicht eindämmen, weil wir genau wissen, daß die Bevölkerungsstruktur hunderttausende Frauen in unserem Lande verpflichtet, für ihren Unterhalt selbst aufzukommen. Das gleiche gilt für unsere Mädchen. Die Frauenarbeit wäre auch aus unserer Volkswirtschaft nicht wegzudenken, aus dem Grund, weil wir alle mitsammen die Auffassung vertreten, daß das Sozialprodukt nicht eingeengt, sondern vergrößert werden muß, um den Wohlstand und durch den Wohlstand die Wohlfahrt zu sichern.

Im Grundsätzlichen befinde ich mich sicher mit diesen Gedankengängen auf dem richtigen Weg, wenn ich den Standpunkt vertrete, jede Mutter soll die Möglichkeit haben, bei ihren Kindern zu bleiben, um ihnen das zu geben, worauf sie Anspruch und Anrecht haben *(Beifall bei der ÖVP)*: ein Heim, das nicht leer und verlassen ist, das den Kindern Schutz und Fürsorge und wärmende Liebe bedeutet.

Ich denke an die seelische Not der Kinder, die in Krippen, Heimen, Kindergärten und Horten aufwachsen oder denen der Schlüssel übertragen wird, um nach der Schule in die verlassene Wohnung zu gehen.

Vor einigen Monaten erhielten die Wiener Abgeordneten eine Broschüre der Stadt Wien, in welcher in Wort, Bildern und Zahlen über die Krippen, Kindergärten und Horte berichtet wird. Auf Grund der Feststellungen in dieser Broschüre möchte ich etwas sagen. In dieser Broschüre sind zwei lapidare Sätze zu lesen. Sie lauten: „Krippen, Krabbelstuben, Kindergärten und Horte sind notwendige Einrichtungen für die Kinder jener Mütter, die durch verschiedene Verhältnisse gedrängt sind, außer Haus zu arbeiten." Und nun kommt der

wesentliche Satz: „Grundsätzlich gehört der Säugling zur Mutter und das Kleinkind in die Familie." So zu lesen in der Broschüre der Stadt Wien. *(Abg. Rosa Jochmann: Das ist ja unser Standpunkt!)* Ich erlaube mir, hinzuzufügen: ebenso das Schulkind. *(Zwischenruf der Abg. Rosa Jochmann.)* Nicht immer, Frau Abgeordnete! *(Abg. Rosa Jochmann: Immer!)*

Diese fortschrittliche Auffassung der Sozialisten, Kollegin Jochmann, erfüllt mich und uns mit größter Genugtuung. Diesen Grundsatz vertreten wir vom Standpunkt der ÖVP, auch vom Standpunkt unserer Weltanschauung her gesehen, nicht erst in den letzten Jahren. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Wir vertreten ihn auch!)* Es ist unser Grundsatz seit eh und je. Diesen Grundsatz bestätigen uns nicht nur die berufstätigen Mütter, sondern so wie hier beim Kapitel Unterricht auch die Pädagogen und über dieses Haus hinaus die Mediziner und die Fürsorger.

Und hier erlaube ich mir auch, einem Abgeordneten der Linken des Hauses einen Ausspruch in Erinnerung zu rufen, nämlich dem Herrn Abgeordneten Dr. Neugebauer, der beim Kapitel Unterricht von verschiedenem Fortschritt gesprochen hat. Er brachte nämlich zum Ausdruck, daß der Fortschritt bei seiner Partei sei und daß der Fortschritt, den unsere Partei vertritt, kein Fortschritt sei. Darf ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Neugebauer zunächst ein Zitat aus der Bibel in Erinnerung rufen — ich nehme an, er kennt es, da er dem katholischen Kreis angehört —, das von dem Überheblichen handelt und lautet: „Ich danke Dir, daß ich nicht so bin wie jener."

Und nun möchte ich zu der grundsätzlichen Auffassung, wohin der Säugling, das Kleinkind und das Schulkind gehört, an Sie die Frage richten: Bei welcher Partei ist also hier der Fortschritt? Familienpolitik sind nicht nur Kinderbeihilfen und Geburtenbeihilfen, obwohl sie wichtig sind und der Verbesserung bedürfen. Ich hoffe, daß dies auch sehr bald möglich sein wird, insbesondere für die kinderreichen Familien. Hoffentlich werden sich die beiden Koalitionsparteien sehr bald in dieser Frage einigen. Aber echte, gesunde Lohn- und Preispolitik ist die beste Familienpolitik. Nur eine solche bietet Gewähr für unsere Mütter, ihre Kinder selbst zu Hause zu gesunden und harmonischen Menschen erziehen zu können, die frei sind von seelischen Hemmungen und Komplexen. *(Abg. Rosa Jochmann: Ganz einverstanden!)* Ein lohnenswertes Ziel für verantwortliche Volksvertreter im Parlament und für unsere Arbeiterbewegung in Österreich!

Ich möchte zum Schluß kommen, da ich eingangs gesagt habe, ich werde mich kurz fassen.

Die hohe Beschäftigung in unserem Lande brachte unserem Volk einen gewissen Wohlstand. Er äußert sich in der Kleidung, in den Wohnungen, in der Motorisierung, in Urlaubsreisen, in der Teilnahme an den Bildungseinrichtungen und auch im technisierten Haushalt. Leider ist das bisher vielfach nur jenen Familien möglich, wo zwei, drei oder mehr Personen verdienen. Unser Ziel muß sein, daß alle Familien einen entsprechenden Lebensstandard erreichen können, sowohl die Familien der Unselbständigen als auch alle Familien der Selbständigen.

Der Wohlstand, den wir erreicht haben, verpflichtet uns zur Wohlfahrt, zur Vorsorge für unsere alten Menschen, sowohl der Unselbständigen als auch der Selbständigen, für die Kriegsopfer, für die Invaliden, für die Opfer des politischen Hasses, der Bomben und für die Besatzungsgeschädigten. Es gibt leider noch viele unerledigte Wünsche. Im Jahre 1957 sollen den Altrentnern und den Kriegsopfern Verbesserungen zuteil werden. Wir hoffen, daß es uns auch möglich sein wird, den übrigen berechtigten Wünschen so bald als möglich gerecht zu werden. Allem voran gilt aber der Grundsatz: Ohne Wohlstand keine Wohlfahrt! Der Fortschritt liegt im Wohlstand, und der Wohlstand verpflichtet zur Wohlfahrt. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm:** Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Wallner zum Wort.

Abgeordneter **Wallner:** Hohes Haus! Ich werde mich meiner Vorrednerin anschließen, indem ich mich bemühen werde, meine Rede so kurz wie möglich zu halten. In der Kürze liegt die Würze! Die Zeit ist fortgeschritten, und da ja noch eine Reihe von Rednern vorgemerkt ist, wird so die Möglichkeit bestehen, das Kapitel vielleicht noch heute zum Abschluß zu bringen.

Das Kapitel Handel und Wiederaufbau, die Gruppe IX, ist von eminenter Wichtigkeit, und man hat heute aus den Ausführungen der verschiedenen Redner ihre positive Einstellung zu den Leistungen dieses Ministeriums gehört. Die drei demokratischen Parteien dieses Hauses haben trotz einiger Bemängelungen in der Hauptsache die großen Leistungen und die Arbeit der Wirtschaft gewürdigt. Daß die Oppositionsgruppe der Kommunistischen Partei überall ein Haar in der Suppe findet, versteht sich von selbst, sie ist ja keine österreichische Partei. Es wäre schade, sich mit dieser kleinen Tarockrunde zu beschäftigen, da sie nicht einmal mehr von ihren Wählern respektiert wird. Außerdem

wäre noch zu sagen, daß sie ein ganzes Jahr in Koexistenz gearbeitet haben, und nun, nachdem das nicht mehr zieht, bemühen Sie sich, wie wir es im Hause immer wieder feststellen konnten, wenigstens als Wolf im Schafspelz zu erscheinen, um sich doch ein etwas demokratisches Mäntelchen umzuhängen.

Aber ich habe schon erwähnt, daß man sich mit dieser Gruppe nicht mehr beschäftigen muß, nachdem sie sich jetzt gerade zu den fürchterlichen Ereignissen in Ungarn bejahend im Sinne Moskaus gestellt und damit der anständigen Bevölkerung einen Faustschlag in das Gesicht versetzt hat.

Meine Damen und Herren! Es sind heute verschiedene Probleme hier angeschnitten worden, die mit der Gruppe Handel und Wiederaufbau zu tun haben. Normalerweise müßte man viel mehr Zeit zur Verfügung haben, um einzelne Details des Ressorts zu beleuchten und auch von dieser Warte aus der Bevölkerung immer wieder vor Augen zu führen, was trotz aller Schwierigkeiten, die auch heute wieder aufgezeigt wurden, geschaffen wurde und daß man auch daraus ersehen kann, wie der Wohlstand des Volkes gestiegen ist.

Ich möchte mich hier in erster Linie mit einem Kapitel näher beschäftigen, welches man nicht übersehen darf, weil es wichtig ist, weil es ein großer Devisenbringer ist und weil es außerdem auch für die Arbeitsbeschaffung von eminenter Wichtigkeit ist; das ist das Kapitel 21: Bauten. Hier will ich mich hauptsächlich mit dem Straßenbau kurz befassen, obwohl bereits einige der Herren Vorredner dieses Kapitel gestreift haben.

Wir wissen ja, wie wichtig der Straßenbau ist und daß der Schrei, der berechtigte Schrei, der berechtigte Ruf nach guten Straßen überall, wohin man kommt, zu hören ist. Es fällt den einzelnen Volksvertretern, gleich welcher Couleur sie sind, bei Versammlungen dann immer sehr schwer, diesen Rufern in der Wüste klarzumachen, daß es bei den ungeheuren Anforderungen, die an die Straßen gestellt werden, nicht möglich ist, auf einmal und in kurzer Zeit, in einigen Jahren, allen Wünschen gerecht zu werden.

Es ist selbstverständlich, daß wir zuerst vorsorgen müssen, und das ist auch durch das Handelsministerium hinreichend geschehen, daß die Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen in Ordnung kommen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit erwähnen, daß hier ungeheure Geldbeträge aufgewendet wurden und daß außerdem die steigenden Eingänge der zweckgebundenen Mineralölsteuer für den Ausbau der Bundesstraßen weiter Verwendung finden. Wenn wir die Straßen nicht bauen würden, würde dies sicher unserem Devisenstand, der vom Fremdenverkehr aus schon näher beleuchtet wurde, einen sehr schweren Rückschlag zufügen. Denn wir sehen aus den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen, wie der Kraftfahrzeugreiseverkehr in den letzten Jahren in geradezu unglaublich großem Ausmaß zugenommen hat.

Ich möchte Sie nicht allzulange mit Zahlen belästigen, muß aber trotzdem auf die Bedeutung des Verkehrs hinweisen, weil das auch mit dem Wohlstand, mit der Besserstellung aller Bevölkerungskreise — ich möchte da gar niemand ausnehmen, das zeigt auch die Statistik — im Zusammenhang steht. Wir sehen, daß heute bereits die Zahl der Kraftfahrzeuge zusammengerechnet auf 657.545 gegenüber knapp 120.000 im Jahre 1937 angestiegen ist. Wir wissen, daß die Fahrzeuge des Jahres 1937 praktisch fast alle in irgendeiner Form zugrunde gegangen oder der Besatzungsmacht von damals zum Opfer gefallen sind, denn die hatte ja eine sehr große Gier nach Fahrzeugen, und ich weiß aus eigener Erfahrung, wie die Beschlagnahmen durchgeführt wurden. So sehen wir, daß der Wagenpark, ob es sich nun um Autos, Motorräder oder sonstige Fahrzeuge handelt, praktisch vollkommen neu aufgebaut wurde.

Daß auch Produktion und Handel an dieser Neuorganisation des Güterstromes lebhaften Anteil genommen haben, zeigt die Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs. Wir sehen das immer deutlicher. Es mußte wegen der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße für die Bundesbahn sogar ein Gesetz gemacht werden. Dieses Gesetz ist heute vollkommen hinfällig; man sieht wirklich nicht mehr ein, daß man gerade die Autounternehmer, die Lasten transportieren, aus dem Grund bestrafen soll, weil sie gezwungenermaßen die Straße benützen. Es fahren auch andere Autos auf der Straße, es fährt auch die Post auf der Straße; sogar die Bundesbahn hat Lastautos, um einen schnellen Verkehr zu ermöglichen. Jene Transportunternehmungen, die sich an der burgenländischen Grenze oder in Gmünd befinden, die mit ihrer Kilometerzone nicht mehr auskommen, weil sie kein Hinterland haben, sind besonders schwer benachteiligt.

Ich möchte daher die Gelegenheit benützen, um den Herrn Bundesminister zu bitten, soweit das in sein Ressort gehört, zumindest wo er mitverantwortlich ist, doch irgendwie vorzusorgen, daß man dieses Gesetz einer Revision unterzieht und auf alle jene Gruppen Rücksicht nimmt, die Lastfuhrwerke betreiben und dadurch, daß sie kein Hinterland haben, ganz abgeschnürt und besonders benachteiligt sind.

Bei der Gelegenheit wäre noch festzustellen, meine geschätzten Damen und Herren, daß gerade das Straßenproblem für den Fremdenverkehr von ausschlaggebender Bedeutung ist. Wir sehen, daß die Zahl der Autobesitzer zugenommen hat. Der Anteil der PkW-Besitzer ist zum Beispiel von 14,7 auf 22 Prozent gestiegen. Die Zahl der Autos hat ganz gewaltig zugenommen. Diese Entwicklung trifft im gleichen Ausmaß für den Ausländerreiseverkehr zu, wo im August des laufenden Jahres 3,8 Millionen Personen die österreichische Grenze auf der Straße überschritten haben. Bei einem Vergleich mit der Bundesbahn sehen wir, daß, obwohl die Bahn im Sommer stark frequentiert ist, mit der Bahn rund 780.000 Fahrgäste nach Österreich gekommen sind. Eine respektable Zahl. Mit dem Flugzeug, dessen Bedeutung schon angeführt wurde, sind 1500 Personen gekommen. Aber jene 3,8 Millionen Passagiere, Reisende, Ausflügler, sind mit dem Auto gekommen, um sich die schönen Gegenden Österreichs anzusehen, und sie kommen selbstverständlich nur dann, wenn die Straßen in Ordnung sind.

Wir wünschen, daß der weitere Ausbau trotz der beschränkten Budgetmittel fortschreitet und daß nicht allein die Haupt- und Zentralstraßen zur Gänze in Ordnung gebracht werden, sondern sukzessive auch die Seitenstraßen, weil auch diese von eminenter Bedeutung sind.

Ich möchte die Gelegenheit benützen, um auf die trostlose Lage der Straßenverhältnisse in Niederösterreich besonders hinzuweisen. Im Jahre 1945 und in den ersten Jahren nach Kriegsende sind besonders diese Straßen von den russischen Panzern und Fahrzeugen in Mitleidenschaft gezogen worden, nachdem schon vorher zehn Jahre nichts mehr an diesem Straßennetz gemacht worden war. Niederösterreich hat man immer wieder vertröstet. Es ist dann eine Hilfe gekommen in der Form, daß das Handelsministerium vor einigen Jahren zirka 210 km Landesstraßen in das Bundesstraßennetz übernommen hat. Aber man hat uns damit vertröstet, wenn wir frei sein werden, dann werde man selbstverständlich diesen Notstandsgebieten — und dazu zählt als größtes das Bundesland Niederösterreich — mehr als bisher unter die Arme greifen. Wir hätten nun eine Bitte — gerade als Niederösterreicher möchte ich das vorbringen —: Man wird sich trotz der sicher sehr bescheidenen Budgetmittel darüber klarwerden müssen, daß man dem niederösterreichischen Landesstraßenamt und der Landesregierung Erleichterungen gewähren muß, indem man darangeht, wiederum einen Teil der Landesstraßen, wenn auch nicht einen allzu großen, in die Obhut des Bundes zu übernehmen. Ich weiß, daß das momentan eben ein Wunsch ist, aber es ist notwendig, daß ich den Wunsch auch hier vorbringe, weil ja letzten Endes dieses Forum dazu da ist.

Und nun, meine Damen und Herren, möchte ich noch erwähnen, daß ja auch die Durchgangsstraßen von eminenter Bedeutung sind. Die Vereinten Nationen haben zum Beispiel in ihrem Programm eine Durchgangsstraße festgelegt, welche praktisch von London über Brüssel nach Köln, Frankfurt und über Passau nach Linz und Wien und über die Landesgrenze nach Budapest gehen soll. Bitte, vorderhand wird sie bis zur ungarischen Grenze genügen, aber immerhin ist das geplant, und wir wünschen keinesfalls, uns aus dem internationalen Verkehr auszuschließen. So wie hier eine Nord-Süd-Verbindung von Warschau über Wien, Villach nach Rom vorgesehen ist, ist auch eine Verbindung in westöstlicher Richtung von St. Margarethen über Innsbruck nach Salzburg und Wien geplant. Wir sehen ja bereits, daß hier der Bau der Autobahn, dessen Fortschritt wir ja auch mit Freude feststellen können, in Niederösterreich, aber auch in den Ländern westlich der Enns, auch in Oberösterreich, in ungeahntem Ausmaß trotz der jetzigen schwierigen finanziellen Lage weitergetrieben wird. Wir wissen zwar, daß hier in der Fertigstellung einzelner Baustellen eine Verspätung eintreten wird, doch läßt sich das nicht anders machen. Wir hoffen und erwarten, daß dieser Straßenbau weitergeführt wird und daß weitere Einschränkungen nicht notwendig sein werden. Letzten Endes haben wir damals in einem 10 Milliarden-Programm, welches von der Bundesregierung aufgestellt und vom Parlament beschlossen wurde, auch die Bedeutung der Autobahn dadurch unterstrichen, daß ganz bedeutende Beträge für die Fertigstellung dieser so wichtigen West-Ost-Durchgangslinie bereitgestellt wurden, und es wird, wie heute schon beim Fremdenverkehr angeführt wurde, diese Verkehrsverbindung in den nächsten Jahren fertiggestellt werden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch anführen, daß rund 80 Prozent der Bundesstraßen, die ja ein Ausmaß von über 8000 km haben, bereits mit einem modernen Belag versehen sind, daß aber immerhin, wie aus dem Zahlenmaterial hervorgeht, 20 Prozent der Straßendecken als unzureichend anzusehen sind. Noch 63 Prozent aller Bundesstraßen, das sind über 5200 km, haben eine Fahrbahnbreite unter 6 Metern. Wir wissen, daß der heutige Verkehr mit seinen übergroßen Transportautos und den Reiseautobussen, die da fahren, auf einer schmalen Fahrbahn bei Hauptverkehrsstraßen gar nicht auskommen kann und daß ein großer Teil der

Unfälle darauf zurückzuführen ist, daß diese engen Straßen durch Ortschaften führen und keine Unterführungen gebaut wurden. Dadurch passiert leider sehr viel Unglück, was bei einem entsprechenden Ausbau vermieden werden könnte.

Es wird daher notwendig sein, gerade im kommenden Jahr den Umfahrungen und auch der Verbreiterung der Bundesstraßen dort, wo es noch nicht geschehen ist, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nach dem heutigen Stand sind überhaupt nur 850 km der Bundesstraßen mit schwerem Belag versehen. Darunter fallen praktisch nur die Betondecken. Sie sind die haltbarsten und haben auch den Krieg überdauert. Wo früher, 1930 und 1936, schon solche Versuchsstraßenstücke gebaut wurden, haben sie sich bestens bewährt. Es ist erfreulich, feststellen zu können, daß die ganz modern ausgebaute Straße im Mölltal heuer eröffnet werden konnte. Jeder Besucher von Kärnten und insbesondere des Großglocknergebietes konnte hier stolz sein, über diese Trasse zu fahren und den Aufbauwillen und die Leistung Österreichs festzustellen. Aber wir wissen, daß das alles zuwenig ist, daß das Straßennetz zu groß ist und daß nicht alles auf einmal geschehen kann. Ich will bescheiden sein, und selbstverständlich erwarten wir auch von der Bevölkerung, daß sie einsieht, daß eben das Zugrunderichten schneller geht als das Aufbauen.

Beachtet man die in den letzten Jahren im Bundeshaushalt vorgesehenen Beträge für den Ausbau und die Erhaltung der Bundestrassen, so wurden von 1945 bis 1955 rund 3,7 Milliarden aufgewendet. Für das heurige Jahr kann ich 560 bis 570 Millionen Schilling anführen, und für das kommende Jahr sind über 900 Millionen Schilling im Budget vorgesehen. Es wird auch ausschlaggebend sein, wie sich der Reiseverkehr und der Fernverkehr weiter entwickeln wird und was dieser Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer wirklich einbringen wird. Wir hoffen aber, daß das heurige Rekordjahr vielleicht vom nächsten Jahr noch übertroffen, zumindest aber erreicht wird, sodaß wir auf dieses Gebiet mit einer gewissen Befriedigung zurücksehen können.

Dank gebührt dem Herrn Minister und seinem Ressort insbesondere noch dafür, daß er den Ausbau der sogenannten Weinstraße — ich bin zwar nicht gerade so sehr für den Wein — in der Wachau so gefördert hat, daß dieser Bau ziemlich große Fortschritte gemacht hat. Niederösterreich verdient es ja, daß dieses schöne Land mit seinen Wäldern, Tälern und Wiesen und den wunderbaren, am Donaustrom gelegenen Ortschaften für den internationalen Fremdenverkehr erschlossen wird. Daher begrüßen wir das vom ganzen Herzen und wollen hoffen, daß das ein Beitrag zum Aufstieg des sicher schwer geschädigten Landes Niederösterreich ist. Wir geben jedenfalls unserer besonderen Freude darüber Ausdruck.

Meine Damen und Herren! Ich werde Sie nicht mehr allzu lange aufhalten, aber es wird doch notwendig sein, noch kurz auf ein anderes Kapitel hinzuweisen, welches ebenfalls in das Ressort des Handelsministeriums fällt und eigentlich zur Gruppe allgemeine Handelspolitik — könnte man sagen — gehört. Hier gestatten Sie mir, daß ich, wie ich das jedes Jahr mache, nur einige Worte über die gewerbliche Holzwirtschaft als den größten Devisenbringer Österreichs verliere. Ich muß aus dem Grund zu diesem Kapitel noch Stellung nehmen, weil man selbst unter den Abgeordneten hier in diesem Hause verschiedene Meinungen vorfindet und bei der letzten Debatte im Handelsausschuß von einem Redner der Sozialistischen Partei einige Behauptungen aufgestellt wurden, die den Tatsachen nicht entsprechen. Meine Damen und Herren! Es ist schon einmal so, daß es in der Wirtschaft nicht gut ist, wenn zuviel Leute dreinreden, die von dem und jenem Kapitel nichts verstehen. Man kann es auch nicht jedem zumuten, daß er in allen Fachgebieten eingearbeitet ist.

Es wurde aber zum Beispiel der Vorwurf erhoben oder Bedenken geäußert, daß zuviel Schnittholz in das Ausland gehe und daß dadurch für den heimischen Markt zuwenig Rohprodukte zur Verfügung stehen. Das war sicher vor einigen Jahren einmal der Fall, und das Handelsministerium hat damals eingegriffen und gewisse Ausfuhrbeschränkungen angeordnet. Auch wir vom Holzwirtschaftsrat haben dem zugestimmt, weil wir gesagt haben, daß es selbstverständlich sein muß, daß in erster Linie die heimische Wirtschaft, also Industrie und Gewerbe, mit Holz versorgt werden müssen, dann erst kommt der Export an die Reihe. Wir brauchen aber den Exportmarkt als Devisenbringer sehr, sehr dringend, und darum auch die große Bedeutung des Außenhandelsverkehrsgesetzes, das nun verabschiedet wurde. Es ist für uns lebenswichtig gewesen, nicht nur für den Unternehmer, sondern auch für jeden Arbeiter und Angestellten, weil wir sonst unserer Rohstoffe entledigt worden wären. Sie können versichert sein, daß sonst unser Rundholz und alle Erzeugnisse daraus bestimmt in das Ausland gebracht worden wären. Nun ist das abgebremst, und wir können beruhigt in die Zukunft schauen.

Nun muß uns daran liegen, meine Damen und Herren, daß die gewerbliche Wirtschaft und selbstverständlich auch die industrielle Wirtschaft Beschäftigungsmöglichkeiten hat. Ich muß aber bei dieser Gelegenheit darauf verweisen, daß wir heute in einem schweren Konkurrenzkampf mit den ausländischen Holzlieferländern liegen, insbesondere mit Schweden und Norwegen. Diese Länder haben — das war bei der internationalen Konferenz in Amsterdam festzustellen — ihre Preise bis zu 25 Prozent gesenkt. Das heißt etwas, die Exportpreise um so einen Prozentsatz zu senken! Da kann Österreich gar nicht mit, und wir haben heute große Schwierigkeiten, besonders in den westlichen Ländern Europas konkurrenzfähig auf dem Markt zu bleiben. Kanada ist wieder frisch auf dem Markt erschienen und versucht, den größten Holzverbraucher in Europa, das ist England, restlos zu beliefern. Dadurch wird sicher ein Rückschlag auch für die österreichische Holzwirtschaft kommen. Es ist notwendig, daß man das anführt, denn eine so wichtige Sparte, die letzten Endes rund 3 Milliarden Schilling Devisenerlöse hereinbringt, kann man nicht bagatellisieren. Sie ist wichtig; genau so wie man über den Fremdenverkehr spricht, ist es auch hier notwendig, das noch kurz zu streifen.

Ich möchte dem Herrn Minister bei dieser Gelegenheit auch dafür danken, daß er gerade jetzt Weisungen an den Bundesholzwirtschaftsrat wegen der Kontingentierung und der Mangelkontingente herausgegeben hat, denn es ist immer gut, und die Einrichtung hat sich bei uns bewährt, daß in diesem Bundesholzwirtschaftsrat, welcher aus den einzelnen Sparten der forstlichen und gewerblichen Wirtschaft zusammengesetzt ist, intern in erster Linie alle jene Fragen geregelt werden, die die Wirtschaft als solche betreffen. Hier ist das große Verständnis des Herrn Ministers für uns eine besondere Freude, weil wir wissen, daß dadurch, soweit es möglich ist, die bürokratischen Hemmungen wegfallen. Und immer ist der richtige Weg gefunden worden, aus der Sackgasse, aus den Schwierigkeiten herauszukommen.

Nun ist ja auch gerade drüben im Handelsausschuß die Frage Rundholzausfuhr und so weiter angeschnitten worden, und ich habe auch drüben geantwortet. Ich glaube, daß dazu morgen beim Kapitel Land- und Forstwirtschaft gesprochen wird. Daher erübrigt sich, das heute hier näher auszuführen.

Darf ich zum Schluß noch anführen, daß wir durch unsere Ausbildungsmöglichkeiten, die wir in den diversen Schulen haben, wie zum Beispiel in der Sägefachschule in Kuchl, der Staatsgewerbeschule in Mödling, in Hallein und so weiter sowie durch andere Schulen, hinreichend Gelegenheit bieten, für einen guten und tüchtigen Nachwuchs für die Berufssparten der Holzwirtschaft vorzusorgen, denn die Konkurrenz wird immer größer und größer, und es ist auch notwendig, daß auf diesem so wichtigen Sektor ein richtiger, tüchtiger Nachwuchs herangebildet wird.

Wenn ich nun das Kapitel, bei dem ich mir vorgenommen habe, zu einzelnen Fragen näher zu reden, abschließe, so möchte ich erwähnen, daß doch letzten Endes auch unser ganzes Budget aufgebaut ist — zum Teil wenigstens — auf den Erlösen aus diesem so wichtigen Exportartikel, den uns der österreichische Wald gibt, der in der gewerblichen Wirtschaft verarbeitet wird, der als Halbprodukt und als Fertigfabrikat in das Ausland geht und mit dem auch der heimische Markt entsprechend beliefert wird. Haben Sie daher für diese Sparten, deren Arbeit heute sicher nicht leicht ist, auch volles Verständnis, und bleiben Sie, wenn Sie hier Äußerungen machen, sachlich, und bringen Sie das vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus. Wenn dies der Fall ist, dann, glaube ich, werden wir uns im Wirtschaftsleben auch mit unserem Koalitionspartner auf einer Linie finden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt zum Wort der Herr Abgeordnete Hillegeist.

Abgeordneter **Hillegeist**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich finde hier einen Zettel, der offenbar von meinem Vorredner vergessen wurde. Es ist die Aufforderung: „Bitte Schluß, wollen heute Kapitel 20 beenden!" *(Allgemeine Heiterkeit. — Abg. Dworak: Das ist ja mein Zettel!)*

Es wurden heute schon viele und zum Teil auch sehr schöne und grundsätzliche Reden gehalten. Sie haben zum Teil nur den Mangel gehabt, daß die Redner aneinander vorbeigeredet haben, sich auch nicht immer ganz an das Thema gehalten haben, offenbar um sich dafür zu revanchieren, daß sie bei einem anderen Kapitel auf das Wort verzichten mußten, und sie haben es jetzt nachgeholt, wobei sie sich zum Teil auch an die falsche Adresse gewendet haben. Das gilt vor allem für die Kollegin Rehor, wenn ich nicht annehmen will, daß vielleicht der Appell gar nicht an uns, sondern an ihre eigenen Fraktionsgenossen gerichtet war. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Sebinger: An das ganze Haus!)* An das ganze Haus. Sehr gut, von links bis rechts! Dann bin ich sehr gerne bereit, diesen Appell zu befolgen. Ich glaube aber, wenn man an das Haus appelliert, eine fortschritt-

liche Preispolitik zu betreiben, so müßte man sich in erster Linie an diejenigen wenden, die bisher eine nicht ganz richtige Preispolitik betrieben haben. *(Abg. Grete Rehor: Auch an die Konsumgenossenschaften!)* Genau so! Sie finden uns bereit, Ihnen bei einer richtigen Preispolitik sehr zu helfen. *(Abg. Haunschmidt: Sie hat die Konsumvereine gemeint! — Heiterkeit.)* Es meint eben immer jeder etwas anderes. *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich freue mich auch über Ihre Anerkennung unserer Familienpolitik, ich hätte nur gerne gesehen und gehört, daß Sie dieser Anerkennung nicht auch wieder eine Einschränkung hinzufügen, nämlich die Einschränkung, daß das bei uns sozusagen erst das Produkt der neueren Entwicklung sei. *(Ruf bei der ÖVP: Es ist ja so!)*

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich beabsichtige, mich heute keinesfalls mit einem Thema zu beschäftigen, das vielleicht große weltanschauliche Auseinandersetzungen nach sich ziehen könnte wie etwa in der Schulpolitik, oder das rhetorische Glanzleistungen erbringt wie bei der Außenpolitik, sondern ich möchte mich mit einer sehr nüchternen Angelegenheit beschäftigen, die trotzdem sehr wichtig ist. Der Kollege Krippner weiß jetzt schon, was für eine Angelegenheit das sein wird. Es ist eine Angelegenheit, bei der wir trotz jahrelanger Bemühungen bisher zu keiner Einigung gekommen sind, und ich nehme nicht an, daß dies aus weltanschaulichen Gründen nicht möglich war, denn wir sind durchaus bereit, uns in dieser Frage mit den Bischöfen zu solidarisieren, weil wir gleich ihnen der Auffassung sind, daß das freie Wochenende etwas sehr Notwendiges ist. Es handelt sich also um ein neues Ladenschlußgesetz.

Leider sind in dieser Frage die Interessengegensätze außerordentlich groß zwischen den Dienstgebern und den Angestellten des Handels, die eine gesetzliche Regelung verlangen, die ihnen die Gewähr dafür bietet, daß nicht der Verfassungsgerichtshof vielleicht noch einmal entscheiden muß, daß die Basis für diese Regelung verfassungswidrig ist — zweimal hat er das nämlich schon entschieden —, die uns auch davor bewahrt, daß bei diesem Gentleman's Agreement nicht vielleicht einmal ein Gentleman ausbricht — es soll ja vorkommen, daß es auch unter an sich anständigen Leuten nicht lauter Gentlemen gibt — und neuerlich zum Verfassungsgerichtshof geht — wir wollen also ein einwandfreies Gesetz —, und auf der anderen Seite stehen die Dienstgebervertreter bestimmter Gruppen, die sich mit Händen und Füßen dagegen wehren.

Meine Damen und Herren! Ich darf daran erinnern, daß es jetzt gerade fünf Jahre her sind: Im Dezember 1951 hat der Verfassungsgerichtshof die Tiroler Ladenschlußverordnung als verfassungswidrig aufgehoben. Es wurde damals eine Frist bis zum Juli 1952 gestellt, damit das Parlament die Möglichkeit habe, die verfassungsmäßig unzulängliche Basis durch ein legistisch einwandfreies Gesetz zu ersetzen. *(Abg. Krippner: Und was ist geschehen?)*

Es drängt sich einem der Vergleich mit dem Außenhandelsgesetz geradezu zwangsläufig auf. *(Abg. Krippner: Das ist kein Vergleich!)* Beim Außenhandelsgesetz war es so: Es haben alle Zeitungen davon geschrieben und auch hier im Hause hat es geheißen, was für ein Unglück es wäre, wenn auch nur ein paar Tage Interregnum eintreten würden. *(Ruf bei der ÖVP: Es wäre auch so gewesen!)* Auf diesem Gebiet warten wir jetzt fünf Jahre, und es ist noch immer nicht möglich gewesen, ein brauchbares Gesetz zu schaffen. Ich möchte nicht hoffen, daß das nur deswegen der Fall ist, weil es sich in dem einen Fall um Geld und in dem anderen um Menschenschicksale handelt.

Meine Damen und Herren! Es geht nicht nur ... *(Abg. Krippner: Die Lokomotivführer müssen auch am Samstag fahren! Die Straßenbahner auch!)* Kollege Krippner! Sie werden Gelegenheit haben, da Sie ja zum Wort gemeldet sind *(Abg. Krippner: Nein; aber wenn Sie wollen, kann ich reden!)*, oder ein anderer der Herren, darauf noch zu erwidern. Ich werde es Ihnen nur sehr schwer machen, meine Damen und Herren, gegen mich zu polemisieren, denn ich werde meine Ausführungen ausschließlich auf Grundlagen stützen, die Sie eigentlich von vornherein anerkennen müßten.

Ich habe hier eine Denkschrift zum Streit über den Ladenschluß und die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe, die vom Herrn Kammersekretär Franz Hell, Präsident des Salzburger Landtages und ÖVP-Funktionär, verfaßt ist. Ich überlasse es Ihnen, ob Sie auch gegen ihn polemisieren wollen. Ich werde über das, was er sagt, keinesfalls hinausgehen.

Es geht nicht nur um den freien Samstagnachmittag, sondern es geht darum, ob grundsätzlich eine gesetzliche Regelung getroffen wird oder ob das Ideal der Freihändler, die die Freiheit immer dann wollen, wenn es ihnen gerade paßt, und sie ablehnen, wenn sie ihnen nicht paßt, sich erfüllen soll, daß hier überhaupt keine gesetzliche Regelung Platz greifen sollte.

Während der Verhandlungen ist wiederholt das Verlangen nach völliger Freigabe gestellt worden. Diejenigen, die das verlangt haben,

haben sich vorgestellt, daß die Läden von 5 Uhr früh bis 8 Uhr abends offenhalten können. Sogar der Herr Bundeskanzler hat bei den Verhandlungen, die wir voriges Jahr geführt haben, die dezidierte Forderung aufgestellt, daß Geschäfte ohne Angestellte offengelassen werden können, solange sie wollen. Wir haben das abgelehnt, nicht nur wir, sondern alle auf unserer Seite. Es war damals ein Verhandlungskomitee, das von Gewerkschaftsseite auch mit Angehörigen der christlichen Fraktion beschickt wurde, und dieses hat das einmütig abgelehnt, weil wir der Meinung sind, daß eine derartige Regelung völlig unannehmbar wäre, weil sich das dann nicht nur für Geschäfte, wo Angestellte sind, auwirken würde — denn das wirkt ja ansteckend —, sondern schließlich auch für die Kaufleute selbst dazu führen müßte, daß sie überhaupt keine Freizeit mehr haben.

Im Mitteilungsblatt der Kammer der gewerblichen Wirtschaft — Sie entnehmen es dieser zitierten Broschüre auf Seite 44; ich werde diese Broschüre allen zuschicken, damit Sie die Möglichkeit haben, sie wirklich zu studieren *(Ruf bei der ÖVP: Prima!)* — ist die Frage erhoben worden, ob denn eine solche gesetzliche Regelung überhaupt notwendig wäre. Die Kammer selbst hat erklärt: „Das ist gar nicht notwendig, denn alle Befürchtungen entbehren jeder Grundlage. Auch wenn man dem Kaufmann das durch die Gewerbeordnung verbriefte Recht beläßt, sein Geschäft offenzulassen oder zu schließen, wann immer er es für notwendig hält, bleibt die 48Stunden-Woche der Arbeitnehmer absolut unangetastet. Sie ist sowohl im Gesetz als auch in den Kollektivverträgen verankert, und niemand denkt daran, an diesen Bestimmungen zu rütteln. Für längere Arbeitszeiten wird selbstverständlich Überstundenentgelt zu zahlen sein, wie das auch bisher geschehen ist." So der Wortlaut des Mitteilungsblattes der Kammer der gewerblichen Wirtschaft.

Und nun die Tatsachen, meine Damen und Herren, Tatsachen, die jetzt nicht von mir behauptet werden, sondern die wieder in der von dem Kollegen Hell verfaßten und verantworteten Broschüre enthalten sind. Aus dieser Darstellung ergibt sich, daß 976 Fälle im Lande Salzburg, wo Erhebungen über die Arbeitszeit und die Arbeitsverhältnisse durchgeführt wurden, ergeben haben, daß davon allein in 804 Fällen die Arbeitszeit nicht eingehalten wurde. *(Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ.)* Das sind 82,4 Prozent aller untersuchten Fälle. Nur 172 Fälle wurden beobachtet, wo die gesetzliche Arbeitszeit eingehalten wurde. *(Abg. Haunschmidt: Wie ist das bei den Banken?)* Zur Vermeidung einer allzu langen Sitzung empfehle ich Ihnen, Kollege Haunschmidt, das noch in der Broschüre nachzulesen. Ich nehme an, daß Sie gegen solche Feststellungen, die von Ihrem Parteifreund getroffen wurden, weniger Mißtrauen haben werden, als wenn sie von mir kommen. *(Abg. Sebinger: So wie Pittermann zur „Arbeiter-Zeitung"!)* Ja!

Meine Damen und Herren! *(Abg. Doktor Pittermann: Im Hause der Freiheit soll man nicht vom Strick reden!)* Darf ich hier eines mit aller Deutlichkeit aussprechen: Nach Meinung der Handelsangestellten — diese Meinung wird von einem Großteil der Unternehmer selbst geteilt und zugegeben — sind die Geschäftszeiten mit der Arbeitszeit identisch. Das heißt, wenn die Läden zehn Stunden offen sind, so müssen die Angestellten zehn Stunden oder noch länger arbeiten! *(Abgeordneter Krippner: Wie ist das bei der Straßenbahn oder bei der Eisenbahn? — Abg. Rosa Jochmann: Das können Sie nicht vergleichen!)* Das ist doch kein Vergleich mit diesem Fall! Je länger die Geschäfte offenhalten, umso länger werden natürlich auch die Angestellten dort beschäftigt sein müssen. Denn niemand wird mir erzählen, daß der Kaufmann selber, der zehn Stunden dort stehen wird, den Angestellten nach acht Stunden nach Hause schickt. *(Abg. Krippner: Wie ist es in den Gasthäusern und Gaststätten?)* Ja, in den Gaststätten und Kaffeehäusern ist es leider auch nicht so, wie es sein sollte. Es bietet weder das Gesetz noch der Kollektivvertrag einen wirklich ausreichenden Schutz, und ich hätte gemeint, daß wir zumindest in dieser Frage zu einer vollen Übereinstimmung kommen, daß eine gesetzliche Regelung der Ladenschlußzeiten eine absolut unabdingbare Notwendigkeit ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn Sie mich jetzt fragen: Wie soll dieses Gesetz aussehen?, dann sage ich Ihnen, es gibt ein sehr gutes Muster. Man soll die derzeitige Ladenschlußverordnung des Landes Salzburg hernehmen und diese als Grundlage der gesetzlichen Regelung betrachten. *(Abg. Krippner: Dann nimm die Tiroler!)* Nein, ich nehme die Salzburger. Die haben ja schließlich auch einen „schwarzen" Landeshauptmann. *(Abg. Krippner: Warum die Salzburger?)* Mit Absicht die Salzburger, denn in der Salzburger Ladenschlußverordnung ist ein Passus drinnen, der dem Kollegen Krippner aber gar nicht paßt. *(Abg. Dr. Pittermann: Ich bin für Maul-Sperrstunde! — Heiterkeit.)* Er kann es auf Seite 14 der Broschüre nachlesen. Dort heißt es: „Die Sonntagsruhe beginnt am Samstag um 14 Uhr." Und das macht ihn rebellisch. *(Abg. Krippner: Das ist ja in Wien auch so!)* Ja, das ist richtig! Das nenne ich aber auch die richtige Koali-

tionsgesinnung! Ein schwarzer Landeshauptmann und ein roter Landeshauptmann haben — in dem einen Fall in einer Fremdenverkehrszentrale wie Salzburg, in dem anderen Fall in der Bundeshauptstadt — die Samstagnachmittagsperre bereits durchgeführt. Es sollten sich die anderen Länder an dem ein Beispiel nehmen. Und wenn die Weltstadt Wien trotz der Samstagnachmittagsperre nach wie vor eine Weltstadt geblieben ist und die Leute hieherkommen, der Umsatz sich nicht verkürzt hat *(Abg. Krippner: Das wissen Sie ja nicht!)* und das Ganze sich eingelebt hat, und wenn in Salzburg, in einem der frequentiertesten Fremdenverkehrszentren der Samstagnachmittag-Ladenschluß besteht, obwohl auch nach Salzburg Weekendbesucher aus Deutschland kommen, genau so wie nach Tirol und sonstwohin, dann muß ich sagen, daß es kein durchschlagendes Argument ist, wenn Sie erklären, das ist in den anderen Bundesländern nicht durchführbar. *(Abg. Haunschmidt: Fragen Sie die Konsumenten, ob sie zufrieden sind!)* Warten Sie noch ein bisserl!

In Salzburg hat sich sogar eine Deputation von Kaufleuten aus allen Geschäftszweigen bei der Landesregierung eingefunden — auch das können Sie wieder in der Broschüre nachlesen, auf Seite 20 — und hat das ausdrückliche Ersuchen gestellt, daß eine Änderung der dortigen Ladenschlußzeiten nicht durchgeführt werden soll. Sie hat das einstimmig verlangt, und der Salzburger Landtag hat ebenfalls einstimmig eine Entschließung gefaßt, die die gleiche Forderung erhebt. *(Unruhe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

Sie haben damals verlangt, daß der Initiativantrag, der im Parlament eingebracht wurde, ehestens verabschiedet wird. Es sind auch jetzt Abgeordnete hier, die damals im Salzburger Landtag mitgestimmt haben. Und jetzt komme ich auf das Schicksal dieses Initiativantrages zu sprechen. Der Kollege Prinke, der einer der Initiatoren ist, sitzt hier. Ich bedauere ihn wegen der Position, die er da gehabt hat. Er war zwar Antragsteller, hat sich aber offenbar damit begnügt und gemeint: Hauptsache ist, der Antrag ist gestellt. Der Antrag ist gestellt, aber bezüglich der Verwirklichung wurde ich im Laufe der Jahre immer wieder an andere Kollegen seiner Partei verwiesen — Krippner, Haunschmidt, Lins —, und die haben den von ihrem Parteigenossen Prinke eingebrachten Initiativantrag bisher verhindert. Und sie sind bemüht, das auch weiterhin zu erreichen. Sie mußten auch jetzt schon einige Male zur Ordnung gerufen werden, damit sie durch Zwischenrufe nicht allzu unangenehm auffallen. Ich habe das beobachtet. Nun hat es einmal geheißen — gehässige Zungen haben das behauptet —: In der ÖVP haben die Greißler zuviel zu reden. *(Abg. Krippner: Gott geb's, daß es wahr wäre! — Heiterkeit.)* Ich hatte gemeint, das sei eine Verleumdung, aber jetzt merke ich, daß es wahr ist *(Heiterkeit)*, denn sonst wäre es unmöglich, daß von einer Partei, in der der Arbeiter- und Angestelltenbund — und ich stelle das mit großer Freude fest — die größte Fraktion darstellt, ein Gesetz, das von Angehörigen dieses Arbeiter- und Angestelltenbundes in anderen Körperschaften seit Jahr und Tag verlangt wird, hier sabotiert werden kann.

Ich kann Ihnen sagen, daß jederzeit eine Mehrheit möglich ist für ein Ladenschlußgesetz. Und die Kollegin Rehor braucht nicht an uns zu appellieren, wir sollen vielleicht einem solchen Gesetz unsere Zustimmung geben, sie braucht auch nicht irgendwelche Zweifel daran zu hegen. Ich kann namens meiner Partei erklären, daß die SPÖ bereit ist, jedes Ladenschlußgesetz zu beschließen, das den im Handel beschäftigten Angestellten als befriedigend erscheint und das selbstverständlich auch auf die Interessen der Konsumenten Rücksicht nehmen wird. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Wir wollen es aber bald haben, denn es sind mittlerweile fünf Jahre vergangen und es ist Zeit, daß man diese Frage auf gesetzlichem Wege regelt. Wir haben sehr viel Geduld bewiesen, wir haben auch Entgegenkommen bewiesen.

Ich darf darauf verweisen, meine Damen und Herren, daß wir bei den letzten Verhandlungen Ende vorigen Jahres diese mit der Zusicherung seitens des Herrn Bundeskanzlers abgeschlossen haben, daß der damalige Handelsminister Dr. Illig eine Vorlage einbringen wird, und diese Vorlage sollte sozusagen den Status quo legistisch untermauern. Es sollte eine Vorlage eingebracht werden, damit die Parteien die Möglichkeit haben, das, was besteht, zu belassen. Es sollte also eine einwandfreie legistische Grundlage geschaffen werden mit dem Verordnungsrecht der Landeshauptleute; praktisch sollte sich aber nichts ändern.

Aber was hat, Kollege Krippner, der Handelsminister Dr. Illig aus dieser Vereinbarung gemacht? Er hat eine Vorlage vorgelegt, die auf Grund eines einstimmigen Beschlusses der Sektion Handel der Privatangestelltengewerkschaft in Salzburg — ich muß leider immer wieder Salzburg erwähnen, denn ich will ja zeigen, daß es nicht die „bösen Sozi" allein sind, daß es auch Ihre Leute sind, die dort die Mehrheit haben — abgelehnt wurde. In dem Beschluß — und diesen Beschluß muß ich Ihnen vorlesen, damit vielleicht die anderen Mitglieder des Hohen Hauses auf den Bänken der ÖVP doch einigermaßen nachdenklich

werden —, der einstimmig gefaßt wurde, heißt es: Nach Studium des Entwurfes — und das betrifft den Entwurf des Handelsministers Illig — stellt die Landesleitung fest, daß er „so wesentliche Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen der im Handel tätigen Menschen darstellt, daß er auf das entschiedenste abgelehnt und zurückgewiesen werden muß". Es heißt da außerdem: „Dies bedeutet in der Praxis für rund 235.000 im Handel tätige Menschen eine allgemein 60- bis 70stündige Arbeitswoche. Falls dieser Entwurf nicht zurückgezogen wird, werden sich die Arbeitnehmer im Handel und ihre Gewerkschaften mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln gegen eine derartige Herausforderung und Diskriminierung der kaufmännischen Arbeit zur Wehr setzen." *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Ich darf Ihnen sagen, meine Damen und Herren: Nach diesem Bruch einer Vereinbarung — ich darf feststellen, daß der Entwurf auf Grund einer Vereinbarung zustandegekommen ist und auf der Basis des Status quo aufbauen sollte — war der Entwurf, der gekommen ist, tatsächlich eine Herausforderung, und — ich wiederhole es — es fühlen sich weder die Gewerkschaft noch die Angestellten selbst länger an die seinerzeitige Zusage gebunden.

Ich darf Ihnen noch etwas sagen: Die Empörung der betroffenen Angestellten ist außerordentlich groß. Wenn Sie schon in diesem Fall sozialpolitische Rücksichten nicht gelten lassen wollen, so werden Sie vielleicht wahltaktische Rücksichten dazu bestimmen, sich zu überlegen, ob man eine so große Gruppe von Arbeitnehmern so vor den Kopf stoßen kann. Diese Angestellten haben ihrer Empörung sehr laut Ausdruck gegeben, und sie ist auch bis zum Herrn Minister gedrungen.

Der Herr Minister Dr. Bock, der ja selbst aus dem Arbeiter- und Angestelltenbund kommt, wurde sicher von seinen Kollegen sehr eingehend informiert. Wir haben festgestellt, daß diese Information erfreulicherweise auch Früchte gezeitigt hat. Die Enquete, die über diese Frage stattgefunden hat, stand zunächst unter einem schlechten Stern. Sie war so besetzt, daß man annehmen mußte, die Gegner des Ladenschlusses werden in der überwiegenden Mehrheit sein. Sie sind aber offenbar nicht zu Wort gekommen, zumindest behauptet das „Der neue Kaufmann", ein unpolitisches Fachblatt für den österreichischen Handel — ich bitte schön, wieweit das „unpolitisch" richtig ist, das überlasse ich Ihnen —, in dem es also heißt, daß die vom Handelsminister Dr. Bock veranstaltete Enquete über den Ladenschluß anscheinend mit einem vollständigen Sieg des Gewerkschaftsbundes geendet hat. Ich muß sagen: Ich wollte, es wäre bereits so weit!

Tatsache ist — und ich stelle das anerkennend fest —, daß der Herr Handelsminister bei dieser Enquete ausdrücklich erklärt hat, daß der Entwurf des Herrn Dr. Illig zurückgezogen wird und — wenn die Mitteilungen dieser Zeitung richtig sind — daß ein neues Gesetz gemeinsam mit dem Sozialminister ausgearbeitet werden soll, durch das in ganz Österreich die Samstagnachmittagsperre eingeführt wird. *(Abg. Haunschmidt: Kann nie kommen!)* Es wird dann noch hinzugefügt, daß dabei auf die Interessen namentlich der bäuerlichen Bevölkerung Rücksicht genommen werden muß. *(Abg. Eichinger: Ja freilich!)*

Ich habe diese zusätzliche Bemerkung zum Anlaß genommen, um im zuständigen Ausschuß die Frage aufzuwerfen, was das bedeuten solle. Soll das vielleicht gar bedeuten, daß man am Sonntagvormittag die Geschäfte offenlassen will, weil die bäuerliche Bevölkerung nach der Meinung gewisser Herren nur am Sonntag — ausgerechnet nur am Sonntag! — einkaufen geht? *(Lebhafte Zwischenrufe und Gegenrufe.)* Das hat man vor 60 Jahren auch schon behauptet, meine Herren! Vor 60 Jahren war diese Frage auch schon aktuell, und damals hat man auch verlangt: Am Sonntag müssen die Geschäfte unter allen Umständen offenhalten!

Die Handelsangestellten nehmen diese Zusage des Herrn Ministers sehr ernst. Wir sind der Meinung, daß nicht nur Manneswort verpflichtet, sondern daß ein Ministerwort doppelt verpflichtet. Ich kann angesichts des Druckes, der offenbar auf den Minister ausgeübt wird, in Variierung eines Ausspruches nur sagen: Herr Minister, bleiben Sie hart! Sie haben eine Zusage gemacht, und wir erwarten die Einlösung dieser Zusage! *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Wenn ich darauf hingewiesen habe, daß der Gegendruck bereits einsetzt, dann darf ich nur auf eine Kritik hinweisen, die die „Österreichische Neue Tageszeitung" vom 2. Dezember dieses Jahres in dem Fall noch nicht an dem österreichischen Ladenschlußgesetz, denn ein solches gibt es noch nicht, sondern an dem deutschen Ladenschlußgesetz geübt hat unter dem Titel: „Fehlgeburten der Bonner Gesetzesmacher". *(Abg. Dr. Pittermann: Die haben nicht unsere Bundeskammer!)* Besonders werden die neuen Ladenschlußbestimmungen erwähnt, und da heißt es: „Sie enthalten Anordnungen, bei denen sich der normale Staatsbürger an den Kopf greift ... Wie sich die CdU zu diesem Gesetz hergeben konnte, ist fast unbegreiflich." Und schuld an dem Gesetz sind natürlich die „bösen Sozialdemokraten" in Deutschland.

Ich weiß nicht, ob Sie Ihren Fraktionsfreunden in Deutschland, der CdU, damit einen großen Gefallen machen werden. Die haben sicher damit gerechnet, daß sie als diejenigen, die in dieser Frage ein sehr großes Entgegenkommen bewiesen haben, auch die Früchte einheimsen werden. Wenn man nun von Ihrer Seite die Sozialdemokraten dafür verantwortlich macht, daß dieses Gesetz geschaffen wurde, so, glaube ich, erweisen Sie damit Ihren Gesinnungsfreunden keinen besonderen Dienst. Ich nehme an, daß Sie das bei der Schaffung des österreichischen Ladenschlußgesetzes auch sagen werden. Wir werden gerne zur Kenntnis nehmen, daß Sie in diesem Falle der Wahrheit die Ehre geben wollen.

Nun kann man sich vorstellen, welche Haltung die Kreise, die hinter dieser Zeitung stehen, gegenüber der Zusage des Herrn Handelsministers einnehmen. In der Zeitung schreibt man weiter, daß es viel vernünftiger gewesen wäre, ein Rezept zu befolgen, das in Österreich ja gewöhnlich als der Weisheit letzter Schluß erkannt wird: „Es wäre zweifellos weit besser gewesen, ‚weiterzuwurschteln' wie bisher" — also so wie bei uns — und es den Regierungen der einzelnen Bundesstaaten zu überlassen, mit dem Problem so fertig zu werden, wie sie halt glauben.

Was hat aber das deutsche Gesetz nun vorgesehen, meine Damen und Herren? Ich erinnere daran, daß uns oft genug vorgehalten wurde: Ja, wir können das und jenes nicht tun, weil es in Deutschland auch nicht der Fall ist. Wir können keine Arbeitszeitverkürzung vornehmen, solange sie in Deutschland noch nicht eingeführt ist. — Nun, das Vorbild einer Arbeitszeitverkürzung haben wir jetzt schon in Deutschland. — Weiter: Wir können kein Ladenschlußgesetz machen, wenn in Deutschland die Geschäfte bis abends offen haben. Jetzt sind in Deutschland die Geschäfte am Samstag ab 16 Uhr gesperrt, aber das ist nur eine Übergangslösung, und ab 1. Jänner 1958 werden sie ab 14 Uhr gesperrt werden, und zwar bundeseinheitlich. Und jetzt höre ich schon Ihre Worte: Was geht uns Deutschland an? Deutschland hat keinen Fremdenverkehr, Deutschland kann überhaupt mit uns nicht verglichen werden! *(Abg. Dr. Pittermann: Die wollen ja in Salzburg einkaufen!)* Ja, man hat den Eindruck, als wenn alle Deutschen den Samstag dazu benützen würden, nach Österreich einkaufen zu kommen. So schaut es aus!

Es gibt aber auch andere Länder, wo die 14 Uhr-Sperre am Samstag schon seit Jahren eingelebt ist, zum Beispiel in Dänemark, von dem man nicht behaupten kann, so gar keinen Fremdenverkehr zu haben. Im Gegenteil! Da werden die Geschäfte jeden Tag um ½6 Uhr geschlossen, Freitag wird bis 20 Uhr offengehalten, und Samstag wird um 14 Uhr geschlossen.

Meine Damen und Herren! Alle Argumente, die Sie gegen ein Ladenschlußgesetz im fortschrittlichen Sinne anführen, sind schon vor 60 Jahren gebraucht worden. Auch da empfehle ich Ihnen wieder die Lektüre dieser Broschüre, sie enthält reichlich Unterlagenmaterial, um das, was ich jetzt behauptet habe, zu beweisen. *(Abg. Strommer: Er stützt sich auf die ÖVP!)* Ich muß mich auf ÖVP-Funktionäre stützen, denn wenn ich das nicht tue, werden Sie sagen: Natürlich, er will damit nur Wahlpropaganda machen, er verfolgt parteiegoistische Ziele. Ich kann Ihnen aber eines versichern: In dieser Frage gibt es bei den Angestellten gar keine Meinungsverschiedenheiten, welcher Richtung immer sie angehören. Sie verlangen hinsichtlich dieser Frage einheitlich und geschlossen ein Gesetz, das ihren Interessen Rechnung trägt.

Über das Öffnen der Geschäfte am Sonntag habe ich schon gesprochen. Ich hoffe nicht, daß es noch jemandem einfällt, für das Offenhalten der Geschäfte am Sonntag den Fürsprecher zu machen, weil die Bauern eben nur am Sonntag einkaufen wollen. Wenn Sie das Rad der Geschichte ernstlich zurückdrehen wollen, dann tun Sie es, wir können Sie vielleicht daran nicht hindern, aber wir werden Ihnen auf diesem Wege nicht folgen.

In der Broschüre findet sich ein sehr interessanter Hinweis auf England, wo ein berühmter Staatsmann schon Ende des vergangenen Jahrhunderts erklärt hat — ich verlese auch das wörtlich, weil es vielleicht doch auf diejenigen Eindruck machen wird, die nicht unmittelbar als Beteiligte daran interessiert sind, unter allen Umständen halt noch ein Geschäft an den Tagen zu machen, wo die Angestellten frei haben möchten. *(Abg. Proksch: Hoffnungslos!)* Hier heißt es: „Wäre in England das freie Wochenende seit 300 Jahren nicht als Ruhezeit gefeiert worden, wir wären ein ärmeres und weniger zivilisiertes Volk. Wir sind nicht ärmer, sondern reicher geworden, weil wir viele Menschenalter hindurch von unseren Arbeiten uns am Wochenende ausgeruht haben. Diese Zeit ist nicht verlorengegangen."

Das hat ein Staatsmann in England Ende des vergangenen Jahrhunderts gesagt, und er hat damit ein wahres Wort ausgesprochen. *(Abg. Proksch: In England!)*

Und nun, wenn mir auch schon kein Zettel hingelegt wird, daß es Zeit ist, zu enden, so deuten doch gewichtige Kollegen auf die Uhr. *(Abg. Dwořak, dem Redner einen Zettel auf*

das Rednerpult legend: Der Wunsch kann erfüllt werden! — Heiterkeit. — Abg. Dr. Pittermann: Du siehst, die Handelskammer ist entgegenkommend: Du brauchst nur einen Wunsch zu äußern, und schon ist er erfüllt! — Abg. Proksch: Nur nicht beim Ladenschluß! — Neuerliche Heiterkeit.) Ich hoffe, beim Ladenschlußgesetz wird es das gleiche sein. *(Abg. Dr. Pittermann: Bravo!)* Wenn Sie mir einen Zettel hergegeben hätten, auf dem stünde, das Ladenschlußgesetz wird innerhalb von zwei Monaten im Parlament erledigt werden, dann hätte ich sofort zu reden aufgehört. *(Heiterkeit.)* Aber das haben Sie leider nicht getan.

Wenn Sie sagen, die Konsumenten verlangen das Offenhalten der Geschäfte, dann gebe ich das schon zu. Es gibt Konsumenten, denen es sehr sympathisch wäre, wenn sie in der Nacht um 12 Uhr auch noch einkaufen könnten; es gibt solche Leute. *(Abg. Dengler: Beim Würstelstand können sie ohnehin einkaufen!)* Ein Kollege der ÖVP im Ausschuß hat sogar gesagt, er bedauere es sehr, daß die Geschäfte nicht bis in die Nacht offenhalten, denn er erinnert sich oft erst um 9 Uhr abends, daß er vergessen hat, etwas zu kaufen. *(Abg. Krippner: Der Würstelmann hat offen!)* Denen können wir meiner Meinung nach nicht helfen.

Und noch etwas: Wenn Sie meinen, daß die verschiedene Regelung des freien Nachmittags in Österreich eine so ideale Lösung ist, dann fragen Sie einmal einen Reisenden, der aus dem Ausland zu uns kommt. Wenn er Glück hat und geschickt ist, dann kann es ihm passieren, daß er jeden Tag in ein Bundesland kommt, in dem die Geschäfte nachmittag gerade geschlossen halten. Und der wird zu der Auffassung kommen, daß dieses glückliche Phäakenvölkchen an der Donau wirklich nach wie vor nichts arbeitet, denn sie sperren doch jeden Nachmittag die Geschäfte zu. Ist das ein Idealzustand, oder ist es nicht viel vernünftiger, das einheitlich zu machen?

Wir sind nun so weit, meine Damen und Herren, daß eine weitere Verzögerung nicht mehr verantwortet werden kann, und die SPÖ ist bereit — das erkläre ich ausdrücklich —, Ihnen bei der Beschlußfassung nicht nur keine Schwierigkeiten zu machen, sondern sogar einen neuen Initiativantrag einzubringen, wenn sie vorher die Gewißheit hat, daß dieser Initiativantrag auch wirklich behandelt wird. Wir hoffen vorläufig allerdings noch, daß der Herr Handelsminister eine Regierungsvorlage einbringen wird, denn die hat er uns zugesichert.

Wenn im Ausschuß als Grund dafür, warum man das verlangte Gesetz nicht machen kann, vorgegeben wurde, daß man eben auf Ihre Majestät die Kundschaft Rücksicht nehmen müßte, dann muß ich Ihnen sagen, meine Herren: Diese Majestät ist vorhanden, aber sie ist männlichen Geschlechtes. Es heißt nicht Ihre Majestät, sondern Seine Majestät Gott Mammon! Das ist der eigentliche Beweggrund! Ich mußte schon so viele Plagiate an dem armen Kollegen Hell begehen — ich habe allerdings die Quelle immer gleich genannt —, daß ich wohl noch ein letztes hinzufügen kann. Seine Broschüre endet mit folgenden Worten: „Im Mittelpunkt jedes Schaffens muß der Mensch stehen und nicht Gott Mammon." Ich hoffe, Sie werden alle miteinander diese Aufforderung auch wirklich berücksichtigen. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Böhm:** Als letzter Redner gelangt der Herr Abgeordnete Lins zum Wort. Ganz kurz, hat er mir erklärt. *(Abg. Dengler: Der Lins hält sein Wort! — Abg. Krippner: So lange wie Hillegeist redet er nicht!)*

Abgeordneter **Lins:** Hohes Haus! Es scheint, daß ich nicht nur der letzte Redner zu diesem Kapitel, sondern auch der letzte Redner des heutigen Abends sein werde, und ich glaube kaum, daß meine rein sachlichen Ausführungen dazu geeignet sein werden, weitere Redner zur Erwiderung auf den Plan zu rufen.

Ich gestatte mir heute bei der Beratung dieses Kapitels, zu einigen Fragen jener Wirtschaftsgruppe Stellung zu nehmen, die diesem Kapitel wohl den Namen gibt, für die aber leider auch der Herr Minister für Handel und Wiederaufbau nicht jene Förderungskredite in Ansatz zu bringen vermochte, die wünschenswert gewesen wären. Ich schicke voraus, daß ich nicht nur den Handel ganz allgemein vor Augen habe, sondern vor allem jene tausenden Klein- und Mittelbetriebe, mit denen wir alle fast täglich in Berührung kommen, die brav ihre Pflicht erfüllen und doch nicht jene Förderung genießen, die ihnen zustehen würde, ja im Gegenteil sehr oft einer recht harten Kritik standhalten müssen.

Noch in der vergangenen Woche glaubte zum Beispiel der stellvertretende Generalsekretär des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, Herr Nationalrat Benya — ich bedaure, daß er gerade nicht da ist; übrigens hat auch Frau Kollegin Rehor dazu Stellung genommen —, bei der Beratung des Kapitels Inneres über die Höhe der Handelsspannen der Gemüsehändler reden und die erhöhten Handelsspannen aufzeigen zu müssen. Ich will mich nicht damit befassen, welche Handelsspannen bei diesen Produkten die richtigen sind, schon deshalb nicht, weil ja gerade bei Gemüse die Verschiedenartigkeit von Schwund und Verderblichkeit, je nachdem, ob es sich um Knollen- oder Blattgemüse handelt, berücksichtigt werden muß.

Aber ich frage Sie alle eines: Haben Sie das Empfinden, daß die vielen hundert kleinen Gemüsehändler in Wien oder außerhalb Wiens in den letzten Jahren trotz der vom Herrn Nationalrat Benya erwähnten Handelsspannen reich geworden sind? Ich habe dieses Empfinden nicht. Im Gegenteil! Gehen Sie mit offenen Augen durch die Stadt, und dann werden Sie sehen, wie gerade diese kleinen Leute oft am Abend mit Sorgen vor ihren nicht verkauften Resten von Gemüse stehen, öfter, als sie je Ursache haben, sich am Erfolg ihrer Tagesarbeit zu erfreuen. Schauen wir doch etwas tiefer hinein in diese Geschäfte! Wir sehen oft nur die vollen Regale, die vollen Kisten, ohne uns eigentlich mit der Materie tiefer zu befassen und ohne auch zu erkennen, daß gerade die heutige Zeit zu immer größerer Lagerhaltung verpflichtet und daß der Handel, zumindest der Kleinhandel, immer mehr der Verschuldung ausgesetzt ist.

Ich bin daher der Meinung, es gäbe andere Fragen zu lösen, als immer Kritik an diesen meist sehr kleinen Leuten zu üben. *(Abg. Wilhelmine Moik: Vorschläge, Herr Kollege!)* Ich glaube, Frau Kollegin, eine dieser Hilfen — das wurde auch schon vom Präsidenten Dworak erwähnt — bestünde nebst der Begünstigung für nicht entnommene Gewinne darin, daß man dem Handel mehr als bisher die verschiedenartigsten Kreditmöglichkeiten zugänglich macht.

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft hat vor einiger Zeit eine genaue Aufstellung über die Kreditmöglichkeiten für die gewerbliche Wirtschaft herausgegeben. In dieser Aufstellung ist der Handel äußerst dürftig bedacht. Betriebsmittelkredite gibt es mit Ausnahme der Kleinkreditaktion des Handelsministeriums — die dankbar vermerkt sei, wenn ich auch bedaure, daß sie ebenfalls der Kürzung unterlag — überhaupt keine. Gerade diese Art von Krediten wäre für den Handel das Um und Auf, denn die übrigen Kredite sind ja als Betriebsmittelkredite überhaupt nicht erreichbar. Die Kleingewerbekredite, der Bürgschaftsfonds sind dem Handel wohl zugänglich für gewisse Investitionen, aber nur in einem äußerst eng gezogenen Rahmen, für dessen Ausweitung ich besonders eintreten möchte. Alle übrigen Kredite, wie zum Beispiel die ERP-Klein- und -Kleinstkredite, die einmalige Kreditaktion und so weiter, sind für den Handel, weil sie alle an Produktionsbedingungen gebunden sind, überhaupt unerreichbar. Ich habe über diese Frage schon vor zwei Jahren ausführlich in diesem Hause gesprochen, leider bisher mit sehr wenig Erfolg, sodaß man sich des Eindruckes nicht erwehren kann, daß dem Handel nicht jene Bedeutung zuerkannt wird, auf die er Anspruch erheben kann.

Bei dieser Gelegenheit vermerke ich dankbar die Bemühungen des Handelsministeriums — es wurde heute schon darüber gesprochen —, für die Vereinfachung der Prüfung und Durchführung der verschiedensten Kreditaktionen eintreten zu wollen, welche Maßnahmen sicher von allen Zweigen der gewerblichen Wirtschaft wärmstens begrüßt werden.

Und nun zum Ladenschlußgesetz oder, wie ich es lieber bezeichnen möchte, zur Ladenschlußregelung. Herr Kollege Nationalrat Hillegeist hat darauf hingewiesen, daß er es seinem Nachredner schwer machen würde, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, weil er glaube, seine Ausführungen seien derart fundiert, daß es überhaupt kaum noch einer Entgegnung bedürfe. Ich möchte, Herr Kollege Hillegeist, feststellen, daß wir eigentlich gar nicht so weit auseinander sind. Ich freue mich, daß Sie sich eigentlich mehr oder weniger bis auf ganz wenige divergierende Meinungen, die noch bestehen, unserer Auffassung doch weitgehend angeschlossen haben. *(Abg. Hillegeist: Im Gegenteil! Sie haben sich unserer Meinung angeschlossen!)*

Ich möchte vorwegnehmen, daß wir eigentlich nicht mehr wollen, als im wesentlichen den Status quo zu erhalten. *(Abg. Hillegeist: Das habe ich schon abgelehnt!)* Darüber können wir reden. Ich stelle eines fest: daß wir grundsätzlich nicht gegen eine vernünftige Regelung des Ladenschlusses sind. *(Abg. Proksch: Was ist vernünftig?)* Das ist schon das erste große Entgegenkommen, weil Sie glaubten, daß wir eine Ladenschlußregelung überhaupt ablehnen. Ich glaube, wir kommen der Lösung dieses Problems dann näher und können uns sehr rasch einigen, wenn wir uns vorerst zumindest über drei Fragen einigen könnten oder darin gleicher Auffassung sind, nämlich darüber, ob es sich erstens um eine gewerberechtliche oder um eine sozialrechtliche Angelegenheit handelt, zweitens, welche Pflichten der Ladeninhaber dem Konsumenten gegenüber hat, und drittens, ob diese Pflichten tageszeitlich in ganz Österreich so einheitlich sind, daß sie eine generelle für das ganze Bundesgebiet geltende Regelung rechtfertigen würden.

Zur ersten Frage: Es kann wohl nicht bestritten werden, daß die Tätigkeit eines Ladeninhabers, ganz gleich, ob es sich nun um den Verkauf von Lebensmitteln, von Brot oder Fleisch, oder um sonstige Konsumgüter handelt, eine gewerberechtliche ist, weil sie ja auf Grund der Gewerbeordnung an den Besitz eines Gewerbescheines gebunden ist. Wenn dem aber so ist, wäre es unverständlich, die Verkaufszeiten einfach genau der Arbeitszeit der im Handel beschäftigten fremden Bediensteten

anzupassen und damit aus dieser Frage eine arbeitsrechtliche zu machen. Kein Mensch denkt daran, die Errungenschaften der Handelsangestellten, wie etwa den wöchentlichen freien Halbtag, zu schmälern. Die Rechte der arbeitnehmenden Menschen im Handel sind im Kollektivvertrag und in anderen die Arbeitszeit regelnden Gesetzen verankert. Diese werden eingehalten, und mir ist nicht bekannt, Herr Kollege Hillegeist, daß derartige Überschneidungen der Arbeitszeit, wie Sie darlegten, erfolgen. Zumindest kann ich Ihnen sagen, daß ich in meiner zehnjährigen Funktion als Obmann der Sektion Handel des Landes Vorarlberg keinen einzigen Beschwerdefall in dieser Richtung kenne. Ich glaube nicht, daß wir in Vorarlberg völlig andere Verhältnisse haben, als sie hier in Wien sind *(Zwischenrufe bei der SPÖ)*, aber ich kann Ihnen sagen, nicht ein Fall von Beschwerden ist mir bisher in meiner zehnjährigen Tätigkeit bekanntgeworden.

Es darf letzten Endes auch nicht übersehen werden, daß der größte Teil aller Handelsbetriebe überhaupt keine fremden Bediensteten beschäftigt. Damit soll nicht gesagt werden, daß nun etwa eine divergierende Arbeitszeit festgelegt werden soll, denn wir wollen eine gewisse Ordnung, eine gewisse Gleichheit sowohl aus ökonomischen wie auch aus Wettbewerbsgründen. Aber es muß doch auch auf die 80.000 oder 75.000 Familienbetriebe Rücksicht genommen werden, die keinerlei fremde Bedienstete beschäftigen.

Die Pflichten der Ladeninhaber — um die zweite Frage zu beantworten — sind doch in erster Linie die — wenn Sie auch darüber vielleicht geteilter Meinung sind und es als Profitgier der Kaufmannschaft hinstellen möchten —, den Kunden zu dienen. Ich habe es bereits ausgeführt: Wir streben keine unbegrenzte Geschäftszeit an, weil es unökonomisch wäre und allein schon aus Wettbewerbsgründen abzulehnen ist. Die Dienstbereitschaft der Kaufmannschaft oder der Ladeninhaber muß sich aber den branchenmäßigen, örtlichen und jahreszeitlichen Bedürfnissen der Konsumenten anpassen, um allen Kreisen der Bevölkerung eine bequeme und ausreichende Einkaufsmöglichkeit zu bieten.

Damit komme ich zur dritten Frage, ob diese Bedürfnisse ohne Nachteil für die gesamte Wirtschaft bundeseinheitlich befriedigt werden können. Es wird uns allen, wie wir hier sind, nicht möglich sein, die Formel in der Tasche zu haben, wie diese Regelung nun einmal erfolgen soll, um hier für alle eine brauchbare, generelle Regelung zu finden, weil die Verhältnisse in den einzelnen Bundesländern, ja selbst in den einzelnen Gebieten oder Talschaften dieser Länder noch verschieden sind. Was sich in der Stadt bewährt, muß nicht immer auch für die Landgemeinde und schon gar nicht für die Berggemeinde richtig sein, und die Einkaufsbedürfnisse eines Wintersportplatzes sind mit jenen eines Badeortes im Sommer nicht zu vergleichen. Man könnte es, glaube ich, nicht als sinnvoll erachten, wenn man etwa eine kleine Gemeinde an der tschechischen Grenze, die kaum einen Fremdenverkehr von jenseits der Grenze erwarten läßt, beispielsweise mit Städten oder Orten des Landes Vorarlberg an der Grenze der Schweiz und Deutschlands, über die am Samstag tausende Menschen aus den benachbarten Ländern kommen, vergleichen würde. Allein aus dieser Überlegung, zu der noch andere hinzukommen, muß meiner Meinung nach eine bundeseinheitliche Sperre am Samstagnachmittag abgelehnt werden.

Es gibt aber auch andere Gründe, die eine Samstagnachmittagssperre der Ladengeschäfte nicht rechtfertigen. Viele Betriebe sind zur Fünftagewoche übergegangen, andere sperren Samstag mittag. Auch Behörden und Ämter schließen ihre Büros erst Samstag mittag. Allen diesen Menschen steht nun am Samstagnachmittag — zumindest in jenen Ländern, wo am Samstagnachmittag die Geschäfte offen sind — eine bequeme und sicher sehr erwünschte Einkaufsmöglichkeit zur Verfügung. Man würde den hunderttausenden im Beruf stehenden Menschen einen schlechten Dienst erweisen, wollte man ihnen diese Möglichkeit des Einkaufes am Samstagnachmittag verwehren oder nehmen.

Ich glaube daher, daß eine alle Länder umfassende Lösung dieses Problems nur dann gefunden werden kann, wenn die Bundesgesetzgebung, in deren Zuständigkeit diese Angelegenheit nun einmal fällt, ein Rahmengesetz beschließt, in dem die Ermächtigung der Landesverwaltungsbehörden oder der Landeshauptleute verankert ist, die Ladenschlußregelung besonders im Hinblick auf die freien Nachmittage nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und insbesondere auch nach den Bedürfnissen des Fremdenverkehrs zu regeln.

Herr Kollege Hillegeist!, Sie haben auf Deutschland verwiesen. Ich finde es interessant, daß man immer dann nach Deutschland blickt, wenn man glaubt, daß in einem bestimmten Fall gerade diese Lösung die beste sei. Nicht immer hat man gutgeheißen, was von Deutschland kam. Nur dann, wenn man glaubt, daß es jetzt einmal für die eine oder andere Sparte von Berufstätigen günstiger wäre, wird dieses Beispiel gewählt. Ich könnte jetzt genau so gut auf Italien, Amerika oder auf Belgien oder viele andere

Länder verwiesen, wo am Abend um 9, 10, 11 und 12 Uhr noch eingekauft werden kann. Warum blicken Sie nicht nach jenen Ländern? Wir wollen weder das noch das andere. Wir wollen nicht von einem Extrem ins andere fallen, aber wir wollen eine vernünftige österreichische Lösung, die den österreichischen Bedürfnissen Rechnung trägt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Sie haben selbst, Herr Kollege Hillegeist, bemerkt, daß man dieses Beispiel bei uns als Argument verwenden würde. Ja, wir verwenden dieses Argument, vielleicht schon deshalb, weil es uns allen bekannt ist, daß gerade die Deutschen ein außerordentlich reiselustiges Volk sind, daß sie das Bestreben haben, möglichst am Samstag oder Sonntag in die Welt hinauszureisen oder ihre Reiselust irgendwie zu befriedigen. Sollen wir es allen diesen Gästen unmöglich machen, in Österreich etwas zu kaufen? Sagen Sie nicht, das spiele keine Rolle. Das spielt auch in Wien eine Rolle! Vielleicht würde man heute auch in Wien diese Regelung nicht treffen, wenn sie damals nicht getroffen worden wäre. Ich glaube, heute würde es schwerer sein. Ich habe schon im Ausschuß darauf hingewiesen, daß das Wien von Heute nicht mehr das Wien von Gestern ist. Damals war Wien noch von Besatzungstruppen besetzt, und es war kein besonders großer Fremdenverkehr, es bestand keine besondere Reiselust nach Wien, und man dachte über diese Frage damals zweifellos anders.

Aber wie ich versprochen habe, will ich mich nicht allzu lange ausweiten. Sie haben selbst gesagt, daß wir nun jahrelang über diese Frage diskutieren, und ich glaube, wir könnten sogar weitere Jahre diskutieren, bis wir zu einer endgültigen Regelung kommen, wenn wir nicht bemüht bleiben, diese Angelegenheit sachlich, ruhig und leidenschaftslos zu behandeln und ein bißchen aufeinander Rücksicht zu nehmen. Verkennen wir nicht die Notwendigkeit der Absatzförderung im Inland, denn der Absatz ist letzten Endes entscheidend für die Förderung der Produktion und diese wiederum für die Erhaltung und Vermehrung der Arbeitsplätze. Es wäre sinnwidrig, dauernd von Produktionsförderung zu reden, wenn auf der anderen Seite dem Absatz hemmende Schranken gesetzt würden. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Spezialdebatte über diese Gruppe ist daher geschlossen. Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Damit ist die Aussprache über die Gruppe IX beendet.

Ich breche nunmehr die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Mittwoch, den 12. Dezember, 9 Uhr vormittag, ein. Gegenstand der Tagesordnung wird sein: Spezialdebatte über die Gruppe VIII: Land- und Forstwirtschaft, und Spezialdebatte über die Gruppe XI: Finanzen. Ich mache darauf aufmerksam, daß in diesem Sinne auch die bereits verteilten Einladungen richtigzustellen sind.

Ich mache weiter darauf aufmerksam, daß morgen um 12 Uhr die Abstimmung über die bis zu diesem Zeitpunkt erledigten Gruppen, soweit über sie nicht schon am letzten Freitag abgestimmt worden ist, erfolgen wird.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 20 Uhr 30 Minuten

Druck der Österreichischen Staatsdruckerei. 14.878 56