

Stenographisches Protokoll.

200. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. Freitag, den 22. Juni 1923.

Inhalt.

Personalien: Abwesenheitsanzeigen (6221).

Regierungsvorlagen: Gesetzentwürfe, betr.:
1. Verzinsung und Tilgung der Darlehensschulden des Bundes an die Oesterreichische Nationalbank (B. 1570) — Finanz- und Budgetausschuß (6265);
2. Auflösung der österreichischen Geschäftsführung der Oesterreichisch-ungarischen Bank (B. 1571) — Finanz- und Budgetausschuß (6265);
3. Abänderung des Bundesgesetzes, betr. die Verteilung von Darlehen zum Zwecke der Errichtung der Landwirtschaftsfrankenkassen (B. 1572) (6265).

Verhandlung: Bundesvoranschlag und Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1923 (B. 1428). Fortsetzung der Spezialdebatte über Gruppe XX, „Betriebe“ — Spezialberichterstatter Pauly (6221), Scheibein (6222), Haider (6228), Mayrhofer (6235), Dr. Straßner (6241), Elejtin (6243), Handels- und Verkehrsminister Dr. Schürff (6245), Wimmer (6252) — Abstimmung (6265) — Spezialdebatte über das Bundesfinanzgesetz — Spezialberichterstatter Kollmann (6254) — 2. u. 3. Lesung (6265).

Dringliche Anfrage: Dr. Bauer, Lomschitz, Schulz; Bundesregierung, betr. die Bewegung der Bundesangestellten (6240) — Dr. Bauer (6254), Bundeskanzler Dr. Seipel (6260), Schulz (6261), Pauly (6263) — Abstimmung (6265).

Ausschüsse: Wahl Mayrhofer als Mitglied des Untersuchungsausschusses für die Holzabstoßungsverträge an Stelle Morawitz (6265).

Eingebracht wurde:

Anträge: 1. Gaueis, Niedrist, Kleißl, Wunsch, betr. Notstandsangelegenheiten (B. 1569);

2. Wimmer, betr. Aufhebung der kaiserlichen Verordnung über die Gebühren von Versicherungsverträgen im Feuerversicherungsgeschäft und der Novelle über die Einhebung eines Prozentualzuschlages (B. 1573);

3. Dr. Angerer, Stradal, betr. ein Familiengläubigergesetz (B. 1574).

Verteilt wurde:

Bericht des Verfassungsausschusses B. 1560.

Präsident Dr. Weiskirchner eröffnet die Sitzung um 11 Uhr 25 Min. vorm. und erklärt das Protokoll über die Sitzung vom 20. Juni für genehmigt.

Fischer und Heindl haben sich krank gemeldet.

Es wird zur T. D. übergegangen, das ist Bundesvoranschlag und Bundesfinanzgesetz für das

Jahr 1923 (B. 1428), Fortsetzung der Spezialdebatte über die Gruppe XX, „Betriebe“.

Spezialberichterstatter Pauly: Zu Titel 10 „Staatsdruckerei“ bemerke ich, daß die Gesamteinnahmen und die Gesamtausgaben nach den Richtigstellungen der letzten Monate, und zwar vom Jänner 1923 bis 28. März 1923, Einnahmen von 10 Milliarden und Ausgaben von 10 Milliarden ergeben. Es würden sich demnach für das Jahr 1923 die Gesamteinnahmen auf 40 Milliarden und die Gesamtausgaben ebenfalls auf 40 Milliarden stellen. Diese Annahme ist jedoch unrichtig, weil noch ausstehende Zahlungen für das Vorjahr eingeflossen sind, so daß es fraglich erscheint, ob die Einnahmen auch weiterhin gleichen Schritt mit den Ausgaben halten werden. Das Personal erfuhr seit dem vorigen Jahr einen ziemlich bedeutenden Abbau. Die Gesamtzahl des Personals der Staatsdruckerei beträgt gegenwärtig 1302 Personen, hievon 197 Beamte.

Vor dem Kriege betrug die Gesamtzahl 1850, hievon 311 Beamte. Abgebaut wurden gegenüber dem Frieden 548 Angestellte, davon 114 Beamte, am 1. August 1922 300 Angestellte, hievon 66 Beamte, am 1. Oktober 1922 290 Angestellte, hievon 62 Beamte. Der Sachaufwand, das heißt die Ausgaben mit Ausnahme der persönlichen Bezüge und des sonstigen Aufwandes für die Bediensteten und mit Ausnahme der Investitionsausgaben betrug im ersten Viertel des Jahres 1923 2'1 Milliarden Kronen, auf ein volles Jahr umgerechnet daher 8'4 Milliarden Kronen.

Auch in diesem Betriebe wird durch Ersparungen versucht werden, die wirtschaftliche Situation zu einer erträglichen zu gestalten. Es sind eine Reihe von Reformmaßnahmen geplant. Sie sind im Bericht angeführt.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt daher den Antrag, es sei den Ansätzen des Bundesvoranschlages Kapitel 29, Titel 10 „Staatsdruckerei“, die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Kapitel 29, Titel 13, betrifft die „Wiener Zeitung“. Auch hier ist bei den Bundesausgaben und Bundesereinnahmen keine wesentliche Veränderung gegenüber dem Voranschlag eingetreten. Es wurden

daher die hier vorgeschlagenen Zifferansätze unvermindert angenommen. Der Finanz- und Budgetausschuß stellt den Antrag, auch dem Titel 13 „Wiener Zeitung“ die verfassungsmäßige Zustimmung zu geben.

Titel 14 betrifft die „Bundes-Filmhauptstelle“. In der Bundes-Filmhauptstelle wurde im abgelaufenen Jahre fleißig gearbeitet und es wurden schöne Erfolge erzielt. Besonders der wissenschaftliche Film, der von der Filmhauptstelle gepflegt wurde, zeigte eine Reihe von erfreulichen Resultaten. Es ist gewiß bezeichnend, daß es bereits gelungen ist, unsere Filme auch in den Export zu bringen. Der ausgezeichnete Tuberkulosefilm erzielte bei seinem Verkauf nach Amerika einen Betrag von 3500 Dollar. Auf dem Wege der Ausgestaltung unserer Filmhauptstelle wird ruhig fortgearbeitet und es ist zu hoffen, daß auch das kommende Jahr diesem Betrieb erfreuliche Erfolge bringen wird.

Ebenso erfreulich ist die Situation der Bundes-Lichtbildstelle. Dieser Betrieb unseres Bundes ist viel zu wenig bekannt. Wir haben hier in langsamer nicht aufdringlicher Arbeit ein Musterinstitut geschaffen, wie Europa kein zweites mehr hat. Dieser Betrieb wird von Vertretern aller Staaten besucht und alle Fachleute, die in diese Anstalt kommen, sind überrascht von der vorzüglichen Einrichtung, von der hochmodernem Ausrüstung und von den erstklassigen Leistungen. Die Bundes-Lichtbildstelle würde noch besser arbeiten können und vor allem würde im Sinne der Ersparungsmaßnahmen vieles erreicht werden können, wenn es endlich einmal gelänge, die Zentralisation des gesamten Lichtbildwesens in der Bundes-Lichtbildstelle zu erreichen. Noch immer haben nicht nur fast alle Ministerien, sondern auch einzelne Amtsstellen eigene Lichtbildstellen, in denen Photographen aufgestellt sind, von denen man manchmal nicht recht weiß, wie sie eigentlich das Jahr hindurch verwendet werden. Der Ankauf des Materials — und das ist heute bei den Preisen der Platten und des Papiers eine ziemlich bedeutende Post — erfolgt nicht gemeinsam in großen Mengen, wodurch sich natürlich der Einkauf bedeutend besser stellen würde, sondern jede einzelne Stelle bezieht das alles für sich und die Folgeerscheinung ist, daß der Einkauf ein unrationeller ist, während viele Millionen durch eine vernünftige Zentralisierung des ganzen hereingebracht werden könnten.

Die Bundes-Lichtbildstelle, welche ja eigentlich eine Propagandastelle ist, arbeitet auch im Propagandadienst ausgezeichnet. Die Reihe von Veröffentlichungen ist ziemlich groß, es sind auch in diesem Jahre wieder gegen 50 Bändchen neu erschienen und es wird jetzt an einem großen Werke gearbeitet, das vielleicht epochemachend auf dem Gebiete des Buchdruckes und der Buchillustration sein wird. Es ist ein Werk, das betitelt sein wird: „Das unbekannt Österreich“.

In diesem Werke wird die Schönheit unseres Heimatlandes dargestellt und nach allem ist zu hoffen, daß wir hier etwas mustergültiges den übrigen Staaten werden zeigen können. Es ist nur zu hoffen, daß die Tätigkeit der Lichtbildstelle unterstützt wird und daß wir dieses mustergültige Institut ausbauen und erhalten können.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den ausführlichen Bericht, welcher über diesen Betrieb vorgelegt wurde zur Kenntnis genommen und stellt den Antrag, es sei den Ansätzen die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Vom Referenten selbst wurde ein Entschließungsantrag eingebracht, in welchem die Zentralisation des Lichtbildwesens verlangt und welcher vom Ausschusse einstimmig angenommen wurde.

Schreiber: Hohes Haus! Wenn wir den Betrieb der Bundesbahnen sanieren wollen, so ist es notwendig, daß in erster Linie Investitionen gemacht, daß Wohnungen gebaut, daß die Bahnhofseinrichtungen erweitert werden und daß auch die Bahnhöhe in großen Stationen, wie es zum Beispiel in Innsbruck ist, endlich einmal zum Umbau gelangen. Mehr als 25 Jahre ist es, seitdem das Land Tirol wartet, daß dieser wichtige Bahnhof umgebaut wird. In der Vorkriegszeit hat wohl die österreichische Monarchie die Bahnhöhe in Lemberg, in Prag und in anderen Städten umgebaut, Tirol ist immer vernachlässigt worden. Im Jahre 1922 hat das hohe Haus den einstimmigen Beschluß gefaßt, daß der Bahnhof in Innsbruck umgebaut werden muß. Alle Vorbedingungen waren gegeben. Im August vorigen Jahres war die erste Kommission in Innsbruck. Es ist der Auftrag an die Südbahnverwaltung ergangen, die Pläne umzugestalten — wenn ich nicht irre, waren bereits 25 Pläne vorgelegen — und nun haben wir im heurigen Jahre gehofft, daß Mitte April, wie es der Verkehrsminister Dr. Döbner in Aussicht gestellt hat, mit dem Umbau begonnen werde. So der einstimmige Beschluß und so die Hoffnung, daß sich endlich einmal die Verkehrsverhältnisse in Innsbruck bessern werden. In der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses hat nun der Vertreter des Finanzministeriums die Mitteilung gemacht, daß der Herr Finanzminister sich folgendermaßen geäußert habe: Ist es 25 Jahre gegangen, so wird es auch noch weiter gehen, und die in Aussicht gestellten 11 Milliarden für einen provisorischen Umbau, dessen Durchführung, wie alle Fachmänner festgestellt haben, unbedingt notwendig ist, könnten nicht zur Verfügung gestellt werden. So stehen wir da und es wird wieder nichts gemacht.

Sie werden daher gestatten, daß ich einige Verkehrsziffern vorführe, um den Nachweis zu erbringen, daß mit einer Gleisanlage von fünf Gleisen es nicht möglich ist, den Personenverkehr zu bewältigen und aufrechtzuerhalten. Im Jahre 1914

sind aus der Station Innsbruck im Monate Juni 594 Züge abgegangen, 566 angekommen, durchgefahren 871 mit zusammen 16.304 Personenwagen; im Juli 1914, bei einem geänderten Fahrplan, abgegangen 443, angekommen 443, durchgefahren 912 Personenzüge mit zusammen 15.693 Personenwagen. Nach dem Kriege, im September 1921, sind 438 Züge abgegangen, 439 angekommen, durchgefahren 389 mit zusammen 11.282 Personenwagen. Im Juni 1922 sind 595 Züge abgegangen, 558 angekommen, durchgefahren 531 mit zusammen 15.925 Personenwagen. Dieser Verkehr hat sich auf fünf Gleisen abgewickelt. Es ist doch selbstverständlich, daß die Züge hintereinander einfahren müssen, daß das Einsteigen in die Züge bei einfahrenden Zügen stattfinden muß, so daß jeder Beobachter dieses Verkehrs in Innsbruck bestätigen muß, daß sich jede Minute irgendein Unglücksfall ereignen kann.

Alle diese Zustände sind bekannt. Das Ministerium und auch die Südbahn haben ihre Zustimmung zum Umbau gegeben, die Pläne sind fertig, eine Summe von Diäten und Geldern wurden hinausgeworfen, aber das Finanzministerium sagt nein, das Land Tirol kann warten und Hunderte von Bediensteten mußten ihr Leben und ihre geraden Glieder lassen. Ich frage: wieviel Opfer müssen eigentlich noch gebracht werden, bis endlich die Einsicht in das Finanzministerium kommt, daß es notwendig ist, den Bahnhof in Innsbruck umzugestalten, daß dieser Umbau nicht mehr verschoben werden kann?

Für die Bewältigung des Güterverkehrs stehen sieben Gleise zur Verfügung. Auch hier gestatten Sie mir, einige Ziffern vorzuführen, um den Beweis des großen Verkehrs und dafür zu erbringen, daß der Umbau nicht länger mehr verschoben werden darf. Im Juli 1914 sind 237 Güterzüge angekommen, 252 abgegangen, durchgefahren 649 mit zusammen 53.102 Waggons. Im September 1921 sind angekommen 408 Güterzüge, abgegangen 300, durchgefahren 401 mit zusammen 36.540 Waggons. Dieser ungeheuerer Verkehr wickelt sich auf den wenigen Gleisen ab und es ist nur der großen Umsicht der Beamten und Bediensteten zu danken, daß dort nicht mehr Unfälle geschehen.

So wie in Innsbruck, ist es auch in Landeck. Als die Ruhrbesetzung durchgeführt war, war die einzige Linie, die uns geblieben ist, die Westbahn, sehr stark belastet und es mußte deshalb, weil die Verkehrseinrichtungen nicht ausgereicht haben, der Frachtenverkehr teilweise eingeschränkt werden. Holztransporte wurden gedrosselt, teilweise eingestellt. Es konnte das verfrachtete Holz nicht befördert werden und es waren Stauungen von Holztransporten auf der ganzen Linie bemerkbar.

Unsere Arlberger Strecke war im Frieden nicht so sehr belastet, aber jetzt ist sie überaus stark in Anspruch genommen, weil wir nur diese einzige Linie

haben. Die Verkehrseinrichtungen und die Heizhausanlagen in Landeck geben jedoch nicht die Möglichkeit, mehr als zwei außertourliche Züge im Tage zu befördern. Innerhalb 24 Stunden können zwölf Güterzüge mit einer normalen Belastung in einer Steigung von 1:40 verkehren. Diese einzige Linie ist durch die Anlagen Landeck so wesentlich beeinträchtigt, daß schon im Februar dieses Jahres die Vertrauensmänner in Landeck selbst und in Innsbruck darauf aufmerksam gemacht haben, bei steigendem Verkehr werde die Heizhausanlage in Landeck ihrer Aufgabe nicht gewachsen sein und es müßten die Frachten gedrosselt werden.

Da ich gerade von den Holztransporten rede, möchte ich darauf aufmerksam machen, daß sich unter den Fachmännern überall die Meinung verbreitet, daß die österreichischen Bundesbahnen bei den Holztransporten sowohl aus Tschechien wie aus Jugoslawien durchgehends bei den Tarifen draufzahlen, das heißt, daß die Frachtpesen absolut die Kosten nicht decken.

Ein weiteres Schmerzenskind ist der Bahnbau Landeck—Töfens. In B. 1428 finden wir die Bemerkung, daß es aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, den Bahnbau Landeck—Töfens weiterzuführen, sondern daß die begonnenen Arbeiten nur notdürftig erhalten werden, um nicht zu verfallen. Diese Bahn, die Reschenscheidecklinie, ist während des Krieges begonnen worden. Auch diesbezüglich hat das Haus einstimmig den Antrag angenommen, diesen Bahnbau fortzusetzen. Im vorigen Jahr war dort eine Kommission aus allen Parteien, alles wurde besichtigt und der Ausbau der Bahn in Aussicht gestellt, daß im Jahre 1923 der Betrag zur Fortführung des Baues in das Budget eingestellt wird. Soweit mir der Bericht nun vorliegt, sind in Landeck 160 Mann bei dem Bau beschäftigt, davon 41 im Tunnel, und in der zweiten Bauparallele Prutz 75 Mann, zusammen 235 Mann. Diese werden nur dafür bezahlt, daß sie das Begonnene instand halten und nicht dafür, daß sie eine Arbeit, die doch fertig werden soll, vollenden. Und warum steht es nun mit der Heizhausanlage von Landeck — weil ich gerade von dieser Station spreche — so schlecht? Warum kann der Verkehr nicht durchgeführt werden? In Zeitungsartikeln und in der öffentlichen Kritik haben wir immer gehört: Abbau, Abbau des Personals! Was ergibt sich nun in Landeck? In Landeck haben wir zu wenig Personal. Es kann niemand hinversetzt werden. Die Abbaumaßnahmen, die verfügt werden, ergeben sich aus einem Beispiel. Der Stationskassier in Landeck mit 35 Dienstjahren und dem vorgeschriebenen Alter von 54 Jahren wird pensioniert. Da keine Wohnung da ist, mußte von Bischofshofen ein Beamter der VII. Rangklasse täglich auf Substitution nach Landeck fahren und dort als Beamter der VII. Rang-

Klasse in der Kaserne bei den Heizern schlafen, weil er sich mit den 40.000 K Diäten selbstverständlich nicht einmal ein Bett im Hotel nehmen kann. Ja, warum dieser Abbau, wenn Sie dort den Posten mit einem Substituten besetzen müssen und warum solche Auslagen, wo für diesen aus der Station Bischofshofen entnommenen Beamten neuerdings ein Beamter auf Substitution versetzt werden muß? Ist das ein Abbau, der dem Betriebe vielleicht irgendwelche Ersparungen einbringt? Nach meiner Meinung sicherlich nicht! Es ist, ich werde darauf noch zurückkommen, infolge der katastrophalen Wohnungsnot natürlich nicht möglich, von dort, wo zu viele Bedienstete sind, Versetzungen nach jenen Stationen vorzunehmen, wo zu wenig Bedienstete sind. Wir haben in der Station Bischofshofen 90 Bedienstete zu viel, wir haben in Landeck zu wenig Kohlenarbeiter und zu wenig Püger. Ja, ich bitte, wir haben dort Bedienstete, die schon einige Monate pensioniert sind, Lokomotivpersonal, und sie können nicht in Pension gehen, weil man sie notwendig braucht. Das sind Verhältnisse, die abgeändert werden müssen. Nur dann kann der Verkehr intensiviert und auch das Personal bei Einteilung in den Turnussen ausgenutzt werden, wenn durch Abschaffung der Wohnungsnot Abhilfe geschaffen wird.

Zu dem Geskrei, daß der Achtstundentag beim Personal nicht ausgenutzt sei, habe ich nur zu bemerken, daß in Landeck und in Innsbruck — bei der Südbahn wie bei den Bundesbahnen — der Achtstundentag schon seit vielen Monaten überschritten wird. Es hat der Herr Professor Schöpfer am 1. Juni in seinen Ausführungen erklärt, es sei sonderbar, daß ein Bereitschaftsdienst, eine Vorbereitung zum Dienst in die Dienstzeit eingerechnet wird, und es könne der Staat nicht gefunden, wenn es Staatsbedienstete oder Bundesbedienstete gäbe, denen eine Wartezeit als vollwertige Dienstzeit eingerechnet wird, die nur eine Wartezeit ist. An diesem Tage bin ich über die Freyung gegangen und habe gesehen, wie die Feuerwehr dort Bereitschaft hält. Da dachte ich, der Kollege Professor Schöpfer wird doch nicht die Feuerwehr gemeint haben. Sie hängt ja im allgemeinen mit der Sanierung nicht zusammen. Er kann also nur die Eisenbahnbediensteten gemeint haben. Und da gestatten Sie, daß ich denn doch einiges zur Aufklärung sage. Es ist selbstverständlich, daß insbesondere in Gebirgsstrecken Partien vorhanden sein müssen, die Bereitschaft haben. Es ist selbstverständlich, daß im Winter Partien vorhanden sein müssen, die Bereitschaft haben, sowohl Zugbegleiter als auch Lokomotivpersonal, ja, es ist notwendig, daß im Winter, bei Schneefällen, auch Oberbauarbeiter Bereitschaft haben. Da gibt es vorgeschriebene Stunden und da das Personal doch nicht 24 Stunden Bereitschaft halten, fortwährend dienst-

bereit stehen kann, da es von anderen abgelöst werden muß, wenn in dieser Zeit keine Dienstleistung herausgekommen ist, sei es durch eine Entgleisung, durch einen Unglücksfall, durch Anstauung der Fracht oder durch irgendein Elementarereignis, so muß eben diese Partie nach Hause gehen und durch eine andere ersetzt werden. Und wenn die Partie in der Bereitschaft steht und, sagen wir, in der letzten Stunde der Bereitschaft eine Dienstreise antreten muß, so ist das eben der Ausgleich für die Bereitschaft und es war seit jeher, seit der Verkehr besteht, Gepflogenheit, daß in solchen Situationen jederzeit die Bereitschaftspartie zur Verfügung steht. Das ist aber eine Notwendigkeit für den Betrieb selbst, die sich turnusmäßig ergibt, und es ist selbstverständlich, daß der Bereitschaftsdienst dem Personal als Dienstleistung angerechnet werden muß.

Wir finden hier im Beilagenheft 1428, daß für Kohle vom Bund sehr große Beträge ausgegeben werden mußten. Ich habe am 9. Mai 1923 im Ausschusse für Verkehrswesen folgende Anfrage eingebracht, der einstimmig zugestimmt wurde: Welche Kohlenlieferungsverträge bestehen bei den Bundesbahnen? Welche Kohlenmengen werden auf Grund der einzelnen Verträge tatsächlich bezogen? Die erste Anfrage ist angeblich verloren gegangen. Ich habe daher eine Abschrift derselben am 17. Mai überreicht. Ich konnte bis heute keine Mitteilung bekommen, warum die Verträge dem Verkehrsausschusse oder dem Anfragsteller nicht mitgeteilt werden. Weil ich gerade bei der Besprechung der Kohle bin, möchte ich hier die Gründe mitteilen, warum ich die Anfrage gestellt habe. In Häring in Tirol haben wir ein staatliches Kohlenbergwerk, das täglich 10 Waggons Kohle fördert. In den Halben liegen bereits 300 Waggons Kohle; sie werden nicht abgesetzt, die Bergarbeiter müssen Feierschichten machen. Einige Kilometer davon ist das Heizhaus Wörgl, einige Kilometer von Kirchbühel, der Verladestation, ist das Heizhaus Rufftein, nicht weit davon ist das Heizhaus Saalfelden und das Heizhaus Landeck. Die Kohle wird aber nicht abgesetzt, die Verträge erfahren wir nicht, die Arbeiter müssen ruhen, die ganze Kohle ist hier, sie kann nicht verfrachtet werden und wird nicht verfrachtet. Soll das auch zur Sanierung beitragen, wenn dort Arbeiter sind, die arbeiten wollen und Feierschichten einlegen müssen? Und man bekommt keine Aufklärung, was mit den Kohlenverträgen eigentlich ist.

Wir finden weiters, daß wir für Waggonmieten 19 Millionen Mark und 4,5 Millionen französische Franken bezahlen. Wieviel Leihwaggons das Bundesministerium für Verkehrswesen hat, weiß ich nicht. Die Südbahn hat etwas über 900 Leihwagen, davon ungefähr die Hälfte auf den

jugoslawischen Linien. Hohes Haus! Wir haben seit 1. Mai 1923 in folgenden Stationen Waggonbewohner: In Meidling 27 Parteien mit 97 Personen in 56 Waggon, in Liesing 1 Partei, 3 Personen, 2 Waggon; Rodann 1 Partei, 2 Personen, 1 Waggon; Wiener-Neustadt 5 Parteien, 21 Personen in 11 Waggon; in Gloggnitz 3 Parteien, 12 Personen, 7 Waggon; in Bruck an der Mur 6 Parteien, 23 Personen, 12 Waggon; in Leoben Hauptbahnhof 18 Parteien, 72 Personen in 37 Waggon; in Donauw 1 Partei, 5 Personen, 2 Waggon; in Graz 20 Parteien, 71 Personen, 41 Waggon; in Voitsberg 1 Partei, 9 Personen, 3 Waggon; Oberdorf 1 Partei, 6 Personen, 1 Waggon; Deutschlandsberg 2 Parteien, 6 Personen, 1 Waggon; Köflach 3 Parteien, 10 Personen, 5 Waggon; Willach 4 Parteien, 15 Personen, 9 Waggon; Vienz 2 Parteien, 7 Personen, 4 Waggon; Innsbruck 47 Parteien, 176 Personen, 92 Waggon; Hall in Tirol 14 Parteien, 67 Personen in 27 Waggon; Brizlegg 1 Partei, 5 Personen, 2 Waggon; Wörgl 1 Partei, 3 Personen, 2 Waggon; Kufstein 7 Parteien, 31 Personen, 16 Waggon; in Summa 168 Parteien, 657 Personen in 338 Güterwaggon. Dazu kommen bei den Bundesbahnen noch 97 Waggonbewohner, macht zusammen 435 Waggon, die mit Parteien besetzt sind.

Die Südbahn hat nun im heurigen Frühjahr einen Erlaß herausgegeben, wonach die eingefetzte Staatskontrolle verlangt, daß entweder die Waggon ihrer Bestimmung zugeführt werden oder daß jede Partei für den Waggon 72.000 K per Tag zu bezahlen hat. Hohes Haus! Unter diesen Waggonbewohnern sind solche, die von dem Abenteuerer Mussolini aus Italien ausgewiesen wurden. Es sind Bedienstete, die keine Heimatzuständigkeit haben, die arme Kriegsoffer sind. Sie stehen da ohne einen Heller Geld, ohne Einnahme und man schreibt ihnen vor, ein Wagenstandgeld von 72.000 K pro Tag zu entrichten. Das ist selbstverständlich, daß die Bediensteten, die Vertrauensmänner und die Organe, die diesen Auftrag hätten durchführen sollen, versagt haben. Denn wer soll diesen Betrag bezahlen? So gehen jeden Tag für die 435 Waggon 31,3 Millionen Kronen an Wagenstandsgeldern verloren. Ich bitte die Summe zu beachten, die ich vorhin genannt habe, die für Wagenmiete bezahlt wird, und diese Summe, die 31,3 Millionen pro Tag ausmacht.

In einer Zuschrift aus der Mitte der Waggonbewohner wird darauf verwiesen, daß voriges Jahr der Herr Eisenbahnminister das ganze Glend, insbesondere in Tirol, wo wir die Opfer aus Südtirol haben, gesehen hat, daß auch der Vertreter des Finanzministeriums und alle die Beamten, sowohl von den technischen Abteilungen,

wie vom Verkehr, die dort waren und die Sache besichtigt haben, wo die Leute ohne Wasser, ohne Licht leben müssen, und es wird darauf verwiesen, welche Folgen entstehen können, wenn der Frachverkehr sich auf den wenigen Geleisen abwickeln soll und muß. Da schreibt mir ein Waggonbewohner (*liest*):

„Besonders hervorzuheben ist, daß unter den Waggonbewohnern sehr viel Fahrpersonal ist, welches im Waggon zusammengepfercht, keine Ruhe zum Schlafen haben kann und dadurch Betriebsgefahren entstehen können, wenn die Leute nicht ausgeriht sind. Einige haben schwerkranke Frauen, die im Waggon zugrunde gehen müssen. Auch vom sittlichen Standpunkt aus ist es gefahrdrohend, weil viele Kinder jeden Alters und Erwachsene zusammen in einem kleinen Waggon hanfen. Im Sommer beginnt ungeheuer viel Ungezieser zu brüten in den Waggon, vor dem sich niemand erwehren kann.“

Wir haben aus den Entzessionsstaaten 4000 Bedienstete zurückbekommen und es ist in einer Denkschrift an den Vertreter des Völkerbundes, Herrn Dr. Zimmermann, ausgeführt worden, man hätte aus Parteirücksichten die Leute aus den anderen Staaten nach Österreich sozusagen gelockt. Hohes Haus, sowohl die Organisation als auch die Personalvertreter haben sich seit Jahr und Tag bemüht, es haben Interventionen in Rom, in Bologna, in Trient stattgefunden. Sie haben wohl bei der Regierung de facto ein Entgegenkommen gefunden und es wurde zugesichert, daß sukzessive nach Bedarf das Personal übernommen werden wird, daß man auch die Optionsgesuche jener Bediensteten, die für Italien optiert haben, einer Kommission unterbreiten und nicht so viele abweisen werde. Aber kaum hat der Abenteuerer Mussolini das Schicksal des italienischen Staates in die Hand genommen, so ist nicht ein einziger deutscher Beamter und Bediensteter drinnen geblieben. Wir haben uns bemüht, die Bediensteten dort zu halten, weil wir gewußt haben, daß es für uns in Österreich sehr schwer ist, während des Abbaues, während der Zeit, wo wir uns langsam entwickeln und dieses kolossale Wohnungselend haben, diese Leute unterzubringen. Und hier sehen Sie solche Summen aufgehen und es ist keine Möglichkeit, Gehör zu finden, daß aus Rücksichten des Betriebes Wohnungen erstellt werden.

Bei einer Besprechung wegen der produktiven Arbeitslosenfürsorge im März hat der Vertreter des Finanzministeriums, als es sich darum gehandelt hat, die Bauten der Genossenschaft der Bundesbahnen im Direktionsbezirk Innsbruck fertigzustellen, erklärt: Wir haben zu viel Waggon und es ist gleichgültig, ob der Waggon leer beim Magazin steht oder eine Partei drin wohnt. Infolgedessen ist das keine Ausgabe. Ja, warum sind dann die

Summen von 19 Millionen Mark und $4\frac{1}{2}$ Millionen französischen Franken für Waggonmiete hier ausgewiesen und warum die Vorschreibung einer solchen Summe für die Wagenstandsgelder? Wie werden die fremden Waggons ausgenutzt, daß solche Summen sich ergeben? Ich werde mir erlauben, dem Herrn Minister die Photographien jener unglücklichen obdachlosen Familien, die das Opfer der Abenteuerpolitik Mussolinis geworden sind, zu übergeben. Vielleicht wird der Herr Minister doch instande sein, den Finanzminister zu erweichen und ihm die Notwendigkeit vor Augen zu führen, daß endlich einmal Wohnungen gebaut werden. Ich erlaube mir Ihnen, Herr Minister, diese Photographien, die mir von den unglücklichen Familien übersendet worden sind, zu übergeben. Schicken Sie einen Vertreter Ihres Ministeriums hin und sagen Sie auch dem Herrn Finanzminister, daß ein Vertreter seines Ministeriums mitfahren soll, um sich dieses Elend anzusehen. Vielleicht wird dann endlich die Wohnungsnot gelindert und Abhilfe in dieser Beziehung geschaffen.

Im Teilheft, Gruppe XX, Post 219, finden wir: Ersatzleistungen, Überschreitungen für Lieferfristen 13 Milliarden, und an sonstigen Ersatzleistungen 2 Milliarden. Obwohl unser ganzes Eisenbahnwesen auf Kontrolle eingestellt ist, und hinter jedem Verschieber ein Beamter nachrennt, da eben nach dem alten System niemanden eine Verantwortung übertragen wurde, finden wir solche hohe Ersatzleistungen. Man müßte nach meiner Meinung an Stelle dieses Kontrollsystems das Pflichtgefühl bei den Bediensteten heben, den Bediensteten für den Verkehr, für den Betrieb des Unternehmens interessieren, dessen Gesundheit sie ja selbst wünschen. Man müßte die Bediensteten anleiten, daß sie mit den Betriebsmitteln beim Versuche vorsichtig sind, daß sie die ihnen anvertrauten Güter nicht beschädigen und daß sie insbesondere auf die Einhaltung der Lieferfristen bedacht sind, damit nicht ein solcher Fall eintreten kann, wie ihn der Herr Abg. Schmidt berichtet hat, daß eine Fischsendung von Passau nach Wien drei Tage gebraucht hat und die Sendung vollständig zugrunde gegangen ist. Früher hat es solche Anstände nicht gegeben. Früher hängten die Beamten einen Waggon mit leicht verderblichen Lebensmitteln einfach einem Personenzug an. Warum geht das jetzt nicht? Es hängt das auch mit dem Tarifwesen, zu dem ich mir einiges zu sagen erlaube, zusammen.

Das Tarifwesen ist in Österreich eine völlige Wissenschaft geworden. Mit einer einfacheren Methode, die weit besser wäre, könnten wesentliche Ersparungen gemacht werden. Mit dem Tarifwesen hängt selbstverständlich auch die Erstellung der Fahrordnung zusammen. Wenn ich den Verkehr richtig führen und die Güterbeförderung beschleunigen

will, ist es selbstverständlich, daß ich die Verfrachtung so rasch als möglich durchführen muß, um auch die Bahnen konkurrenzfähig zu erhalten. Es ist notwendig, daß schon bei Erstellung der Fahrordnung auf die Güter, die beschleunigt befördert werden müssen, Rücksicht genommen wird. Ich führe das deshalb an, weil wir gerade in Tirol in der letzten Zeit große Schwierigkeiten mit dem Viehtransport haben. Früher, wo Tirol sein vorzügliches Nutzvieh nach dem übrigen Österreich versandt hat, sind ganze Züge mit Nutzvieh befördert worden, heute gehen vereinzelt Waggons. Auf der Strecke Innsbruck—Wörgl ist Viegeverkehr, die Bahn gehört der Südbahn. Wenn nun jetzt aus dem Zillertal in der Station Jenbach Kinder über Wörgl transit aufgegeben werden, so bleiben sie dort weiß Gott wie lange stehen. Da ist es nun vorgekommen, daß die Viehtransporte von Osttirol zur Versorgung der Stadt Innsbruck in Wörgl stehen geblieben sind, so daß von einem Transport innerhalb Tirols selbst einige Stück infolge dieser Verkehrsverhältnisse verhungerten. Wir glauben daher, daß die Fahrordnung in bezug auf den Anschluß von Frachtzügen so erstellt werden sollte, daß es möglich ist, die Transporte zu beschleunigen.

Nun, hohes Haus, gestatten Sie mir, noch einen Wunsch der Bundesbahner von Innsbruck hier vorzubringen. Die Bundesbahner von Innsbruck haben im Verein mit den andern Bediensteten eine Baugenossenschaft. Sie haben in den verschiedensten Stationen eine ganze Anzahl von Bauten begonnen, von denen die einen bis zu 30 Prozent, die anderen bis zu 50 Prozent, 70 Prozent und 85 Prozent fertiggestellt sind. Alle diese Bauten wurden eingestellt. Wir haben 406 Südbahner und 297 Bundesbahner, die keine Wohnung haben. Ich möchte daher aus den schon früher erwähnten Gründen bitten, daß hier, ohne Rücksicht auf den Bundeswohn- und Siedlungsfonds, aus Rücksichten des Verkehrs die Fertigstellung dieser Bauten endlich forciert wird, damit die Bediensteten, die man notwendig braucht, von einer Station in die andere versetzt werden können und die Waggons frei werden.

Auch das Disziplinarverfahren gehört zur Sanierung. Wir haben Disziplinarfälle, hohes Haus, die 1 und $1\frac{1}{2}$ Jahre dauern. Ohne Namen zu nennen, werde ich nur ein Beispiel vorbringen. Ein Bediensteter hat einen Schrebergarten. Er braucht einen Schanfelstiel. Auf einer Magazinsrampe liegt ein Schaufelstiel; er nimmt sich ihn. Das gerichtliche Verfahren in dieser Angelegenheit dauert 1 Jahr. Zu 12 Stunden wird der Bedienstete bedingt verurteilt, durch $1\frac{1}{2}$ Jahre wird der Mann bezahlt, wochenweise wird er bezahlt, der Mann will Dienst machen, er meldet sich alle Tage, sein Vergehen ist nicht groß, er kommt nicht dazu. Ja, es gibt Fälle,

wo es sicher ist, daß der Betreffende wegen eines groben Vergehens nicht mehr in Dienst genommen wird. Warum verfügt man nicht die Entlassung? Er bekommt 1½ Jahre hindurch vier Fünftel seines Einkommens gezahlt. Ich möchte also bitten, daß man im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern eine wesentliche Abkürzung des Disziplinarverfahrens verfüge und daß die Gerichte angewiesen werden, solche Fälle zu beschleunigen.

Wir alle haben das Bestreben, daß die Eisenbahnen endlich gesunde. Da erlaube ich mir denn doch die Frage, ob es zur Sanierung gehört, wenn der Marschall Foch mit acht Schnellzugskarten I. Klasse und acht Personen einen vierachsigen Salonwagen benutzen darf. Nach den Gebührenvorschriften hat derjenige, der sich einen Salonwagen mit vier Achsen bestellt, 18 Fahrkarten I. Klasse zu bezahlen. Warum gibt man diesem Marschall Foch für acht Karten einen Salonwagen? Bei der Rückfahrt war es dasselbe. Ich möchte schon bitten, daß solche Fälle aufgeklärt werden. Ebenso hat das Ministerium dem Weltkongreß der christlichen Vereine junger Männer in Börttschach ein weitgehendes Entgegenkommen gezeigt, indem es eine 50prozentige Ermäßigung gegeben hat. Wir sind der Meinung, daß, wenn man allen möglichen Leuten Ermäßigung gibt, die Bundesbahnen damit nicht saniert werden können. Wenn man von den Bediensteten Opfer und die Zurückstellung ihrer Ansprüche verlangt, dann, glaube ich, muß man konsequent sein und sagen: Wer zahlt, der fährt, und wer fährt, der zahlt. Eine Begünstigung, ohne Unterschied, wer es immer sei, hat nicht einzutreten.

Weiters möchte ich einen langgehegten Wunsch vorbringen, der bezieht sich auf folgendes: Man sieht neben den Bahngleisen, daß zur Auffüllung der Bahndämme Erdmaterial genommen wurde. Tausende von Foch liegen brach, es steht Wasser dort und es wächst dort nichts. Ich bin der Meinung, daß, wenn man zu der Zeit, wo Österreich noch genug Ackerland gehabt hat, das Erdreich genommen und die Gruben mit Lössen, Abfällen und dergleichen angeschüttet hätte, dadurch tausende Foch von Ackerland hätten gewonnen werden können. Es ist zwar das im Kriege teilweise dort, wo der Bahnerhaltungsvorstand die Einsicht gehabt hat, geschehen, es wurden teilweise Schrebergärten angelegt, es könnte aber auch viel Grund zur Arrondierung der Murainer gewonnen werden. Auch die Obstkultur neben den Bahnen wäre dort, wo es möglich ist, nicht außer acht zu lassen und zu fördern.

Ich habe mich noch einer Aufgabe zu entledigen, die sehr traurig genannt werden muß, und zwar betrifft sie die Eisenbahnkrüppel. Die Opfer der Eisenbahnunfälle, die wir vor dem Kriege schon gehabt haben, sind nach dem Kriege noch durch die Invaliden vermehrt worden. Wir haben heute in

Österreich 3861 Eisenbahnkrüppel, davon beziehen 1535 eine Rente von unter 50 K monatlich. (Hört!) Wegen des geringfügigen Betrages kann diese Rente nicht angewiesen werden, es ruht daher die Auszahlung. 709 Krüppel beziehen Renten zwischen 51 und 1000 K monatlich. Diese Renten müssen jährlich im vorhinein ausbezahlt werden, da sie der Geringfügigkeit des Betrages wegen nicht monatlich angewiesen und zugestellt werden können. Nur 1617 Krüppel beziehen an Renten und Teuerungszulagen zusammen über 1000 K monatlich, so daß die Anweisung monatlich erfolgt. Teuerungszulagen werden nur bei einer Erwerbssfähigkeitseinbuße von 50 Prozent und darüber gewährt, unter 50 Prozent gibt es keine. Die Teuerungszulage beträgt monatlich bei einer Erwerbseinbuße von 50 bis 66⅔ Prozent 150.000 K, bis 75 Prozent 225.000 K, bis zu 100 Prozent 300.000 K und für dauernd Sieche 450.000 K. Da angeblich die sozialen Lasten das Staatsbudget und überhaupt die Volkswirtschaft so sehr bedrücken, gestatten Sie mir, den Nachweis zu erbringen, daß das vollkommen unrichtig ist. Die Bahnen haben vor dem Kriege für die verunglückten Beamten, Bediensteten und Arbeiter 3 bis 5 Prozent ihrer Bruttoeinnahmen bezahlt und bezahlen jetzt 1·08 Prozent. Und da sagt man, daß die Belastung so groß ist, daß das Unternehmen durch diese Lasten beeinträchtigt werden könnte. Als im Jahre 1921 die Demonstration auf der Ringstraße war, war man in zwei Monaten mit den Erhebungen fertig und hat die Entschädigungen gezahlt. Wie lange sollen diese armen Eisenbahnkrüppel mit einer solchen Bettelrente herumlaufen, die ihnen auf Grund des Gesetzes gebührt? Man läßt sie warten, man novelliert nicht das Gesetz, man vergißt, daß seit dem vorigen Jahr ein Gesetzentwurf eingebracht ist, und läßt diese Armen direkt ganz zugrunde gehen. Wie ist es mit der Erwerbseinbuße? Einem Eisenbahnbediensteten, dem beide Füße und ein Arm abgefahren wurden, werden 450.000 K gegeben. Ein solcher Fall erst wird als Siechtum angesehen, hat aber nur Anspruch auf diese paar Kronen, obwohl dieser Mann eine Person zu seiner Wartung braucht. Es handelt sich ja nicht um so viele Krüppel, die Ziffern sind nicht so erschreckend, daß dadurch der Staat zugrunde gehen würde, wenn endlich auch jene unglücklichen Opfer, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes Verletzungen erlitten haben, auf Grund der Geldentwertung ihr gebührendes Recht erhielten. Ich möchte daher sehr bitten, daß Sie, Herr Verkehrsminister, sich der Eisenbahnkrüppel erinnern und endlich einmal Abhilfe schaffen, sei es bis zur Erledigung des Gesetzes, sei es durch eine Zulage bis dahin.

Ich gehe nun zu einem anderen Kapitel, zu den Montanbetrieben über. Im Berichte wird die

Kupferhütte Briglegg namentlich angeführt, weil es dort an Materialien fehlt, und ein Brief von dort besagt mir, daß, wenn nicht Investitionen gemacht und Materialien beigelegt werden, die Gefahr einer Arbeitseinstellung droht. Dasselbe gilt für Kirchbichl. In Kirchbichl werden, wie ich früher schon ausgeführt habe, Feierschichten gemacht, es fehlt an Abnehmern der Kohle und dazu kommt, daß sie für die elektrische Kraft, die sie für das Bergwerk in Hering beziehen, an die Firma Perlmoofer zwei Milliarden jährlich für elektrische Kraft zu bezahlen haben. Durch Jahre schon will man sich von seiten der Bergverwaltung, der Beamtschaft und der Arbeiterschaft von Kirchbichl freimachen und will die Wiltshenauer Ache als Kraftwerk ausbauen. Endlich hat man 4,5 Milliarden Kronen eingesetzt. Ich muß schon sagen, daß das Finanzministerium offenbar gar keine Ahnung hat, in welcher Abhängigkeit das Bergwerk in Hering durch den Kraftbezug von der Firma Perlmoofer ist. Der Staat hat dort bezüglich seines Östleinlagers einen Vertrag, wenn ich nicht irre, mit den Suchy-Werken bei Langkampfen abgeschlossen. Der Östlein, der oberhalb der Kohle liegt, soll mit einer Schwebebahn nach Langkampfen befördert werden. Einige Maste stehen, einige Drähte sind gelegt; seit Monaten sabotiert die Firma Perlmoofer, eine der ärgsten Ausbeutergesellschaften im Unterinntal, das staatliche Werk und liefert die Kraft, wie es ihr beliebt. Es muß doch endlich einmal gelingen, der Situation Herr zu werden, weil nicht nur in Hering das ganze Werk stockt und monatlich bestimmt 120.000.000 K durch die Nichtlieferung von Östlein verloren gehen, sondern gleichzeitig auch Arbeitslosigkeit in den Suchy-Werken herrscht. Es ist daher der Betrag, der hier für den Ausbau der Wiltshenauer Ache eingesetzt ist, viel zu gering; wir möchten, daß das Finanzministerium in dieser Beziehung etwas nahler vorgehe und dem langgeäußerten Wunsche, daß hier Investitionen gemacht werden, die sich gewiß bezahlt machen würden, und daß der Ausbau endlich in Angriff genommen werde, nachkomme und endlich eine entsprechende Ziffer einsetze, die es ermöglicht, daß mit dem Ausbau raschestens begonnen werden kann.

Einen Wunsch habe ich noch bezüglich der Pensionisten vorzubringen, deren Behandlung die Arbeiter in dem staatlichen Bergwerke in Hering nicht verstehen. Hohes Haus! Gerne erinnere ich mich noch an folgendes: Als wir nach dem Zusammenbruch in Tirol keine Kohle hatten, so daß wir Not an allem litten und sogar die Schulen wegen Kohlenmangel gesperrt werden sollten, da sind wir zu den Bergarbeitern nach Hering gegangen und haben ihnen gesagt, daß der Schulbetrieb in der Stadt Innsbruck eingestellt werden müßte, weil wir keine Kohlen haben. Da haben diese Leute sich an Sonn- und Feiertagen — in jedem Monat an drei

Sonntagen — zur Verfügung gestellt und haben durch ihren Fleiß und ihr Entgegenkommen sowohl die Industrie wie auch den Schulbetrieb in Tirol gerettet. Dort finden wir nun Pensionisten mit 49 Dienstjahren, die 288.000 K im Monat an Pension und Teuerungszulage beziehen. Ja, warum dieser Unterschied? Wenn man bei den Tabakarbeitern bis zu 800.000 und bei den Salinenarbeitern bis zu einer Million Kronen geht, warum erfahren die Bergarbeiter, die in 452 Meter Tiefe bei einer gleichmäßig vorhaltenden Temperatur von 30 Grad sich jeden Tag durch 50 Jahre hindurch zur Verfügung gestellt haben, eine solche Ausnahmsbehandlung unter den staatlichen Bediensteten? Ich möchte auch hier bitten, daß in dieser Beziehung eine Angleichung, wenn schon nicht auf einmal, so doch sukzessive erfolge und daß man den Arbeitern Entgegenkommen beweise.

Ich möchte nun zum Schluß kommen, hohes Haus, und möchte bitten, daß in erster Linie von den Wünschen, die ich vorgebracht habe, nicht vergessen werde, der Umbau des Bahnhofes in Innsbruck. Es hat der Abg. Dr. Schmidt einen Resolutionsantrag in dieser Beziehung eingebracht, auch für Landeck, für den wir selbstverständlich stimmen werden. Wir glauben aber, daß auch das Finanzministerium endlich einmal einstimmig gefaßte Beschlüsse des Hauses respektieren und daß die Vernachlässigung des Landes Tirol durch die gesamte Regierung endlich einmal beseitigt werden muß. *(Beifall und Händeklatschen. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Dr. Dinghofer den Vorsitz übernommen.)*

Haider: Hohes Haus! Als eines der wichtigsten Kapitel im gesamten Staatsvoranschlag kann sicherlich das in Rede stehende Kapitel „Bundesbahnbetriebe“ bezeichnet werden. Es ist keine Frage der letzten Zeit und auch der Gegenwart mit solcher Leidenschaft und solchem Interesse, mit soviel Lebendigkeit behandelt worden, wie das von diesem Kapitel der Bundesbahnbetriebe behauptet werden kann. Nicht nur in unserem eigenen Lande, sondern auch weit über die rot-weiß-roten Grenzpfähle unseres Vaterlandes hinaus hat die Frage des Sanierungswerkes einerseits und ganz naturnotwendig im Zusammenhange damit die Reorganisation der Bundesbetriebe, ganz besonders aber der Bundesbahnbetriebe Aufmerksamkeit erregt. Wenn wir unsere Bundesbahnbetriebe, unsere Eisenbahnen als einen Teil unseres schwer erkrankten Staatskörpers betrachten und bezeichnen wollen, dürfen wir zugleich auch die Behauptung daran knüpfen, daß sich um die Heilung dieses schwererkrankten Staatskörpers, dieses schwerleidenden Patienten eine ganze Reihe von Ärzten verschiedenster Qualität bemüht haben. Es kann heute nicht meine Aufgabe sein, die Genesnis, die Entwicklung der Beurteilung der diversen Ärzte diesem Schwerkranken gegenüber hier zu

demonstrieren, aber notwendig ist es, zumindest mit einem Satze festzustellen, daß sich — wenigstens nach meiner unmaßgeblichen Meinung — unter dieser großen Reihe von Ärzten eine ganze Reihe von sogenannten Kurpfuschern befunden hat und daß die Medizinen, die diese Kurpfuscher dem schwerkranken Patienten, unseren Eisenbahnen, einzugeben pflegten, um ihn auf den Weg der Genesung zu führen, daß all diese Medizinen meines Erachtens nicht geeignet waren, die gewünschte Wirkung zu erzielen. Gewiß kann und soll nicht geleugnet werden, daß manche Ursache, manche berechtigte Ursache für eine Kritik gegenüber den österreichischen Bundesbahnen, gegenüber den Eisenbahnen vorhanden ist und daß manches faul ist im Staate Dänemark. Darüber, glaube ich, ist das Urteil der Allgemeinheit ein einheitliches. Es muß aber schon bei Beratung dieser wichtigen Frage festgestellt werden, daß man in der Kritik an unseren Bundesbahnen und besonders am Personal derselben in manchen Belangen denn doch über das Ziel geschossen hat. Wir wissen, Hohes Haus, daß von dem gesamten Defizit des Staatsvoranschlages von 2374 Milliarden auf das Konto der Bundesbahnbetriebe die sicherlich groß zu nennende Summe von 1317 Milliarden zu buchen ist, daß also das Bundesbahndefizit einen wesentlichen Bestandteil unseres gesamten Defizits darstellt. Man kann es aus dieser Tatsache heraus begreiflich finden, wenn es unter den diversen Doktoren Leute gegeben hat und noch gibt, die sagen: wenn überhaupt die Möglichkeit gegeben ist, die Gesundung unserer Staatsfinanzen in geregelte Bahnen zu lenken, wenn der Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens überhaupt denkbar ist, so nur dann, wenn vor allem das Defizit bei den Bundesbahnen, das den gesamten Staatshaushalt so sehr belastet, beseitigt wird. Hohes Haus! Diese Meinung kann man bei richtiger Beurteilung der Sachlage sicherlich teilen. Auch ich siehe auf dem Standpunkte, daß in dem Moment, wo das große Defizit der Bundesbahnverwaltung von 1317 Milliarden beseitigt erscheint, natürlich auch das gesamte Defizit im Staatshaushalt eine wesentliche Verringerung erfährt. Aber wogegen ich schon zu wiederholten Malen Stellung genommen habe und auch heute wieder Stellung zu nehmen bemüht bin, das ist der so oft ausgesprochene Gedanke und die so oft aufgestellte Forderung, die Bundesbahnen zu entstaatlichen, sie dem Privatkapitalismus auszuliefern.

Diesen Gedanken haben auch manche dieser Ärzte, die auch der Meinung waren, viel über die Möglichkeit der Organisation unserer Bundesbahnen zu wissen, Ausdruck gegeben. Ich stehe nun auf dem Standpunkte, daß es ein volkswirtschaftlicher Fehler sondergleichen wäre, wenn dem Wunsche dieser Leute nach Entstaatlichung Rechnung getragen werden würde. Ich habe schon wiederholt an einem

recht markanten Beispiel dargetan, daß die Verwirklichung des Entstaatlichungsgedankens für unsere gesamte Volkswirtschaft von den nachteiligsten Folgen begleitet wäre. Erinnern wir uns, Hohes Haus, an das Jahr 1854, wo man auch die Forderung einiger Staatsmänner, die auch immer und immer wieder von der Notwendigkeit der Entstaatlichung der Eisenbahnen gesprochen haben, Rechnung getragen hat. Damals wurden bekanntlich unsere Bundesbahnen, die um den Betrag von 377 Millionen Gulden erbaut worden waren, um den Betrag von 153 Millionen Gulden an das Privatkapital, an das französische Brüderpaar Pereira geradezu verschachert, um sie dann wieder für sechs Milliarden Gulden zur Einlösung zu bringen. An diesem Beispiel sieht man so recht klar und deutlich die nachteiligen Folgen, die für die gesamte Volkswirtschaft entstehen müßten, wenn man sich neuerdings dazu entschließen sollte, unsere Bundesbahnen zu entstaatlichen. Es wird vielfach behauptet, daß dadurch dem Gedanken des Wiederaufbaues gedient wäre. Ich bin der gegenteiligen Meinung und behaupte, daß durch die Entstaatlichung unserer Bundesbetriebe und insbesondere der Eisenbahnen weder dem Staate noch der gesamten Volkswirtschaft und der Allgemeinheit ein Dienst erwiesen würde, sondern daß man durch die Entstaatlichung der Bundesbetriebe wie seinerzeit unserer gesamten Volkswirtschaft einen unermesslichen Schaden zufügen würde. Aus diesem Grunde nehme ich heute neuerdings Gelegenheit, mich ganz entschieden gegen den Entstaatlichungsgedanken auszusprechen.

Hohes Haus! Wir finden im Voranschlage, daß die österreichischen Bundesbahnen Einnahmen von 2843 Milliarden zu verzeichnen haben. Diesen Einnahmen aber steht die gewaltige Ausgabenpost von 4161 Milliarden gegenüber. Das ergibt also beim Kapitel „Bundesbahnen“ ein Defizit von 1317 Milliarden — sicherlich eine gewaltige Summe, die allen Anlaß dazu bietet, sich über die Beseitigung dieses Defizits Gedanken zu machen. Von diesen 4161 Milliarden Ausgaben entfallen auf die sachlichen Ausgaben 24 Billionen und auf die persönlichen Ausgaben nur 18 Billionen. Nun wurde zu wiederholten Malen behauptet, daß besonders das Kapitel „Personalauslagen“ bei den österreichischen Bundesbahnen eine gewaltige Rolle spielt und daß mit einer Einschränkung dieser Ausgaben, die ja sicherlich notwendig war und auch für die Zukunft notwendig sein wird, allein schon der Reorganisationsgedanke bei den Bundesbahnen seine Verwirklichung finden würde. Es ist notwendig festzustellen, daß die Ausgabenpost von 42 Billionen sich zum großen Teil aus sachlichen Ausgaben, und zwar in der Höhe von 24 Billionen zusammensetzt, während auf das Kapitel „Persönliche Ausgaben“ nur die Summe von 18 Billionen entfällt. In

Prozenten ausgedrückt macht das 40 Prozent an persönlichen und 60 Prozent an sachlichen Ausgaben. Wenn man weiß, daß im Jahre 1913 die persönlichen Ausgaben der Bundesbahnen noch den Betrag von 422 Millionen erforderten und die sachlichen Ausgaben mit 278 Millionen beziffert wurden, so sieht man, daß damals die persönlichen Ausgaben 144 Millionen, also um mehr als 50 Prozent höher waren als die sachlichen Ausgaben, im Gegensatz zum heutigen Budget, wo die sachlichen Ausgaben die persönlichen um ein ganzes Drittel übersteigen. Damit will ich nur gesagt haben, wie falsch es ist, wenn immer wieder behauptet wird, daß unsere Bundesbahnen besonders an der Größe der persönlichen Ausgaben krankten und daß das Augenmerk der Bundesbahnverwaltung und des Parlaments nur darauf gerichtet werden soll, bei den persönlichen Auslagen die entsprechenden Ersparungen zu machen. Wenn wir uns fragen, wie so wir mit der so großen Summe von 24 Billionen an sachlichen Ausgaben zu rechnen haben, so findet das darin seine Begründung, daß besonders der Wagenpark der österreichischen Bundesbahnen während der Kriegszeit und auch noch nach dem Krieg eine große Vernachlässigung erfahren hat und auf ein Niveau herabgedrückt wurde, das aller Beschreibung spottet. Daher bedarf selbstverständlich die Aufrihtung unseres Wagenparks der Bundesbahnen einer ganz besonderen Pflege, die natürlich auch ungeheure Summen erfordert.

Weiters finden wir das Kapitel der Bundesbahnen im Voranschlag noch mit einer Ausgabenpost belastet, die meines Erachtens eigentlich nicht als Ausgabenpost erscheinen sollte. Die Staatsverwaltung hat Gelegenheit, an sogenannten Verkehrssteuern die Summe von 885 Milliarden einzunehmen, die nach meiner unmaßgeblichen Meinung eigentlich auf der Habenseite des Kapitels „Eisenbahnwesen“ gebucht werden sollte. Wenn wir von unserem gesamten Defizit beim Kapitel Bundesbahnen, das 1317 Milliarden aufweist, die Verkehrssteuern von 885 Milliarden abziehen, würde sich nur ein Defizit von 432 Milliarden ergeben. Sie sehen also, daß das Defizit der österreichischen Bundesbahnen denn doch nicht so schrecklich aussieht, wie man allzuoft in der Öffentlichkeit zu hören Gelegenheit hat. Ich will damit nicht gesagt haben, daß dieses nach Abzug der Verkehrssteuern zu verbleibende Defizit von 432 Milliarden, vielleicht keinen Anlaß geben würde, uns mit seiner Beseitigung zu beschäftigen.

Wenn wir nach den weiteren Ursachen dieses Defizits fragen, so ist schließlich auch darauf zu verweisen, daß ja die Frachtsätze der österreichischen Bundesbahnen immer noch weit unter der Goldparität stehen, während die Frachtsätze des Auslandes, die wir bei der Einfuhr von Kohle, Eisen, Metallen usw. zu bezahlen haben, weit über der

Goldparität stehen. Daß solche Umstände geeignet sind, das Defizit der Bundesbahnen gewaltig zu erhöhen, wird, glaube ich, jedem als eine Selbstverständlichkeit erscheinen.

Wenn ich mir nun gestatte, ganz kurz noch einige Übelstände aufzuzeigen, um deren Abstellung ich den Herrn Minister bitte, so geschieht das deswegen, weil auch dies dazu beitragen würde, das Defizit bei den Eisenbahnen gewaltig zu vermindern. Ich glaube, man darf nicht warten, bis wir endlich in unserer Vaterlande die so oft schon versprochene Verwaltungsreform bekommen, sondern es muß schon früher möglich sein, die wichtigsten Reformen im Bundesbahnbetriebe bei den österreichischen Bundesbahnen zu verwirklichen. Vor allem müßte meines Erachtens der Wirkungskreis, der Instanzenzug der Verwaltungen der diversen Dienststellen klipp und klar umschrieben sein und erweitert werden. Der Instanzenzug müßte meines Erachtens ausgedehnt werden. Die Berechtigung, Entscheidungen zu treffen, muß selbstverständlich auch untergeordneten Dienststellen zugestanden werden. Es ist geradezu unglücklich, welche kolossale Ausgaben der Bundesbahnverwaltung dadurch erwachsen, daß jede Kleinigkeit eine ganze Reihe von Instanzen zu durchlaufen hat: jede hat ihr Urteil abzugeben, bis endlich die höchste Instanz, das Ministerium, auch in Bagatellangelegenheiten entscheidet. Als Beweis für die Richtigkeit dieser meiner Behauptungen sei — mag es auch als etwas persönliches, aber sicherlich nicht entehrendes erscheinen — folgendes angeführt, das so recht deutlich demonstriert, wie notwendig es ist, auf diesem Gebiet endlich zu einer wirklichen Reorganisation zu kommen. Ich habe vor kurzer Zeit eine Freikarte auf den bayrischen Eisenbahnen gebraucht. Ich habe bekanntlich als Eisenbahner ein Anrecht darauf, weil zwischen den österreichischen und bayrischen Eisenbahnverwaltungen diesbezüglich Reziprozität besteht. Ich habe um diese Freikarte angefragt und es hat nicht länger als einen halben Tag gedauert, um das Empfehlungsschreiben zu bekommen, drei Unterschriften hat dieses Gesuch bedurft, um endlich die Ausfolgung dieses Empfehlungsschreibens zu erhalten. Wie es in diesem Belang ist, so in es leider Gottes auch in allen anderen Dingen was unser Budget so zu belasten geeignet ist. Ich meine daher, es wäre höchste Zeit, daß die Eisenbahnverwaltungen, daß das Ministerium sein Augenmerk darauf richtet, eine rasche Erledigung wenigstens solcher Bagatellagen den zu ermöglichen und alles zu tun, um endlich mit dieser kostspieligen Vielschreiberei tabula rasa zu machen.

Eine andere Frage, die meines Erachtens ebenfalls in der Budgetberatung besprochen werden muß, ist, nach welchen Richtlinien Möglichkeiten der Defizitverringerung gesucht werden könnten. Ich möchte auf folgendes verweisen: Ich habe schon mehr

als oft Gelegenheit gehabt, zu bemerken, daß beim Ankauf von Waren der Bundesverwaltung — und die Bundesbahnverwaltung ist doch der größte Kaufmann, es werden von keinem anderen Geschäfte so viele Waren bezogen als von der Bundesbahnverwaltung — die Fachleute nichts zu sagen haben. Es kommt zwar vor, daß auch die Fachleute um ihr Urteil gefragt werden, ob diese Ware entspricht oder preiswert ist. Das Urteil der sogenannten Werkmeister in den Werkstätten wird zur Kenntnis genommen, aber entscheiden tut dann schließlich irgendein jüdischer Beamter im Ministerium oder in der Direktion. Dabei stellt sich natürlich immer heraus, daß die Bundesbahnverwaltung zum Schaden kommt, da aus bestimmten Gründen nicht immer das Beste und Billigste genommen wird, sondern eben dort gekauft wird, wo die größte Protektion und die weitgehendste Einflußnahme dieser oder jener Seite vorhanden ist. Es wäre daher notwendig, daß sich auch der Herr Minister damit beschäftigt und irgendeine Verfügung veranlaßt, damit das Urteil von Fachleuten bei solchen großen Einkäufen in Zukunft ausschlaggebend ist und daß besonders jene Elemente im Eisenbahnministerium, die nichts weniger als ein Verständnis für solche Dinge haben, in so wichtigen Fragen nicht in letzter Instanz entscheiden dürfen.

Große Ersparnisse wären auch dadurch zu machen, daß mit dem sogenannten Altmaterial etwas sparsamer umgegangen wird. Auf diesem Gebiete können Millionen, ja Milliarden erspart werden. Wer selbst gesehen hat, wie auf diesem Gebiete, wie der Wiener sagt, geurteilt wird, dem tut das Herz weh, wenn er zuschaut, in welcher gewissenloser und unverantwortlicher Weise dadurch Milliarden und Milliarden zum Fenster hinausgeworfen werden und dem Staate dadurch unermesslicher Schaden zugefügt wird. Deswegen würde ich bitten, daß das Augenmerk des Ministers auch auf diese Angelegenheit gelenkt und dafür gesorgt wird, daß auch auf diesem Gebiete im Interesse der gesamten Volkswirtschaft möglichst gespart wird.

Bei der Gelegenheit möchte ich auch auf einige Personalfragen zu sprechen kommen und gleich dem Herrn Kollegen Scheibein bemerken, daß die Wohnungsfrage bei den österreichischen Bundesbahnen tatsächlich jeder Beschreibung spottet und es sicherlich hoch an der Zeit ist, daß mit dem System der Waggonwohnungen endlich gebrochen wird. Ich weiß, es ist nicht leicht, diesem Problem mit Erfolg näher zu rücken, wir wissen alle, daß besonders jetzt die Möglichkeit nicht gegeben ist, Wohnungen zu bauen und diesen Eisenbahnern, die in Waggons wohnen, menschenwürdige Unterkunft zu geben; aber bei einigem guten Willen läßt sich in dieser Richtung schon manches erreichen und manche Wunden läßt sich durch das Ministerium, durch die Verwaltung heilen.

Der Herr Abg. Scheibein hat auch vom Achtstundentag gesprochen. Ich meine, daß die Erörterung dieser Frage bei der Besprechung des Kapitels der Bundesbahnen nicht umgangen werden kann. Ich lege ganz besonderen Wert darauf, daß die Frage des Achtstundentages bei den österreichischen Bundesbahnen seine Beachtung finde. Ich habe zu wiederholten Malen Gelegenheit genommen, vor einem andern Forum und vor diesem hohen Hause der Meinung Raum zu geben, daß auch die Richtung, die ich zu vertreten die Ehre habe, auf dem Standpunkte steht, daß an dem Achtstundentag bei den österreichischen Bundesbahnen festgehalten werden solle. Sicherlich werden wir auch unseren Einfluß dahingehend in die Wagschale zu werfen suchen, wenn es gelten soll, an dem Achtstundentag bei den Bundesbahnen zu rütteln. Ich sage also, wir stehen grundsätzlich und prinzipiell auf dem Standpunkte der Aufrechterhaltung des derzeitigen gesetzlichen Achtstundentages; aber andererseits stehe ich auch nicht an zu erklären, daß es hoch an der Zeit ist, dafür zu sorgen — und dies ist unser aller Pflicht —, daß auch bei den österreichischen Bundesbahnen alle Eisenbahnbefriedigten endlich erkennen, daß die Arbeit der Träger der gesamten Volkswirtschaft ist und infolgedessen auch die entsprechende Wertung durch die gesamte Angestellten-schaft und Arbeiterschaft zu erfahren hat. Wir müssen objektiv und ehrlich genug sein, der Wahrheit ins Gesicht zu sehen und zu sagen, daß der Achtstundentag bei den österreichischen Bundesbahnen zum großen Teil, vielleicht ohne Schuld der führenden Personen, zum Sieben-, zum Sechsz-, zum Fünfstundentag geworden ist. Mit diesem System muß natürlich gebrochen werden und wir müssen alle unseren Einfluß dahingehend zur Geltung zu bringen suchen, daß aus dem Achtstundentag kein Sechsstundentag wird, sondern daß diese acht Stunden auch wirklich gearbeitet werden, weil dann auch die Arbeitszeit von acht Stunden der gesamten Volkswirtschaft einen Abbruch zu tun nicht imstande ist. Also Festhalten an dem Achtstundentag, aber andererseits auch dafür sorgen, daß diese acht Stunden wirklich gearbeitet wird, sei es in den Bureaus, sei es in den Werkstätten, kurz und gut überall. Damit, glaube ich, kommen einerseits die Bediensteten, andererseits aber auch die Verwaltung und die ganze Volkswirtschaft auf ihre Rechnung.

Ein anderes Kapitel, das sicherlich auch bei Beratung des Boranschlages einer kurzen Erwähnung bedarf, ist die sogenannte Freistellung von Vertrauensmännern. Ich habe jetzt schon zu wiederholten Malen Gelegenheit genommen, hervorzuheben, daß wir der Meinung sind, daß das Personal in die Lage kommen muß, auf die Gestaltung der Dinge im wirtschaftlichen Leben, insbesondere auf die Regelung des Dienstverhältnisses usw. persönlich

Einfluß zu nehmen, mitzuwirken an der Hebung des wirtschaftlichen und sozialen Niveaus des eigenen Standes. Aber ich meine, daß auch auf diesem Gebiete bereits eine allzu große Sünde dadurch begangen worden ist, daß man seitens der Verwaltungen ruhig zugeesehen hat, daß man nicht nur die offiziell gewählten Vertreter, die nach den gesetzlichen Bestimmungen gewählten Personalvertreter freigestellt hat, sondern daß neben diesen Hunderte noch es verstanden haben, sich selbst freizustellen und daß dadurch natürlich auch der Verwaltung einerseits, der gesamten Volkswirtschaft selbstverständlich auch ein unermeßlicher Schaden zugefügt wurde. Man hat es verstanden, die Konjunktur auch nach dieser Richtung etwas mehr als zu viel auszunutzen, und ich würde meinen, daß es sicherlich im Interesse der Verwaltung einerseits, andererseits aber auch im Interesse des Personals gelegen ist, mit diesem System zu brechen, für die Zukunft unnutzerweise Personal freizustellen, anstatt es in Dienst zu stellen.

Eine andere sehr wichtige Frage, die ich auch anderswo zu besprechen für notwendig erachtet habe, muß auch heute ganz kurz erörtert werden. Es handelt sich, hohes Haus, um die Einkassierung der sogenannten Organisationsbeiträge. Sie werden sich vielleicht wundern, wie man dazu kommt, im Parlament von solchen Dingen zu sprechen, aber es ist notwendig, gerade im Parlament endlich aufzuzeigen, wie auf diesem Gebiete der Staatsverwaltung, der Bundesverwaltung, der gesamten Volkswirtschaft der größte Schaden zugefügt wird. Ich bin immer auf dem Standpunkt gestanden, daß es jedem, gleichgültig ob er rot, schwarz oder blau denkt, unbenommen bleiben muß, seine Anschauungen im Betriebe zu äußern und nach seiner Überzeugung zu leben und sich zu betätigen. In den letzten Jahren haben sich aber auf diesem Gebiete Dinge gezeigt, die für die Zukunft als unhaltbar erklärt werden müssen. Man ist soweit gegangen, die Gewerkschaftsbeiträge von Staats wegen, auf Kosten des Staates zur Einkassierung zu bringen, das heißt, es wurden auf Grund der Gehalts- und Lohnlisten auch die sozialdemokratischen Gewerkschaftsbeiträge in Abzug gebracht. In keinem Staate der Welt wäre so etwas möglich, dies blieb nur Österreich vorbehalten. Man behauptet von Amerika, es sei das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, ich meine aber, von Österreich kann behauptet werden, daß es das Land der unbegrenzten Möglichkeiten ist, denn wenn denn nicht so wäre, könnten sich unmöglich solche Dinge im österreichischen Staat ereignen. Von Staats wegen, auf Kosten des Staates also werden Vereinsbeiträge für die sozialdemokratischen Organisationen einkassiert. Ich meine, hohes Haus, daß ein solches Vorgehen, ein solches System in Zukunft natürlich nicht mehr geduldet werden kann. Ich habe zu wiederholten Malen die Gelegenheit benützt, dies zu besprechen;

teils wird dieser Sachverhalt zugegeben, teils durch die Verwaltung in Abrede gestellt. Wie verhält es sich nun in Wirklichkeit? Die Personalvertretung, der Zentralausschuß der österreichischen Bundesbahnen, hat an das Ministerium das Ersuchen gerichtet, es mögen die Vereinsbeiträge in der Gehaltsliste abgezogen werden — an und für sich schon ein unerhörtes Verlangen —, und das Ministerium hat selbstverständlich diesem Ersuchen nicht stattgegeben, aber gestattet, daß es den Beamten der diversen Dienststellen freisteht, die Einkassierung solcher Vereins-, Gewerkschaftsbeiträge vorzunehmen, denn die Verwaltung meinte, daß dadurch ein wesentlicher Schaden für Staat und Volk, also für die Allgemeinheit nicht entstehe. (*Forstner: Wo ist der Schaden?*) Ja, Herr Abg. Forstner, wenn von Amts wegen Lohn- und Gehaltszettel erstellt werden, auf welchen schwarz auf weiß geschrieben steht, Organisationsbeitrag, wenn diese Lohnzettel während der Dienstzeit erstellt werden, so glaube ich, kann mit Fug und Recht behauptet werden, daß dies geeignet ist, das Budget der Bundesbahnen gewaltig zu belasten. Ich meine, daß es endlich an der Zeit ist, mit dieser Wirtschaft, die, wie gesagt, in der ganzen Welt ihresgleichen sucht, endlich zu brechen. Ich habe bereits im Budgetausschuß den Antrag gestellt, daß die Regierung, respektive das Ministerium aufzufordern ist, die Einkassierung solcher Beiträge von Staats wegen zu verbieten, bis heute aber wurde diesem Beschluß des Finanzausschusses nicht Rechnung getragen. Ich erwarte aber, daß man zumindest in Zukunft nicht länger säumen wird, dieser Selbstverständlichkeit nachzukommen. Dabei darf ich wohl noch bemerken, daß es der Wille des größten Teiles des Personals ist, daß die Beiträge nicht auf diesem Wege, auf amtlichem Wege, abgezogen werden. Es ist ganz falsch, wenn behauptet wird, daß das Personal nach dieser Bequemlichkeit dürftet, sich auf Kosten des Staates die Beiträge einkassieren zu lassen. Ich richte daher an den Herrn Minister neuerlich die Bitte, endlich dafür zu sorgen, daß auf Kosten des Staates diese einseitige Parteiarbeit nicht mehr geleistet werden darf.

Der Herr Kollege Weiser hat bei Behandlung des Kapitels „Hoheitsverwaltung“ darauf verwiesen und es begrüßt, daß der Absolutismus, der in unserem ehemaligen Staate herrschte, der Demokratie gewichen ist. Er hat es begrüßt und ich stehe nicht an, ebenfalls zu sagen, daß es mir um diesen Staatsabsolutismus ganz und gar nicht leid ist und daß ich eine wahrhafte Demokratie in unserem Staate auch bei den Bundesbahnen herzlichst begrüßen würde. Wir haben aber leider Gottes, Gelegenheit zu sehen, daß an Stelle des Staatsabsolutismus ein ausgesprochener Parteiabsolutismus getreten ist. Und wenn ich mich nun frage, was

mir lieber ist, der Staatsabsolutismus oder der Parteiabsolutismus bei den Bundesbahnen, so kann ich mich durchaus nicht für den letzteren, sondern immer noch eher für den ersteren entscheiden. Es war bei den Bundesbahnen noch nie der Fall, daß die Bediensteten so unfrei waren, als sie es geworden sind, nachdem mit dem sogenannten Staatsabsolutismus gebrochen war und an dessen Stelle der Parteiabsolutismus getreten ist. Auch nach dieser Richtung bitten wir, daß die Verwaltung endlich auf solche Dinge einen Einfluß nimmt.

Ich kann heute, hohes Haus, nicht umhin, auch wenigstens an der Hand einiger Beispiele aufzuzeigen, welche großen Gefahren anders als sozialistisch denkende Bedienstete bei den Bundesbahnen ausgesetzt sind. Ein völliges Martyrium müssen Leute bei den Bundesbahnen mitmachen, ohne daß sich die Verwaltung wesentlich darum kümmern würde. Es spottet jeder Beschreibung, wenn man erfährt, daß zum Beispiel vor ganz kurzer Zeit in der Werkstätte Knittelfeld folgendes offiziell angeschlagen werden konnte (*liest*):

„Die allgemeine Zugehörigkeit zu der Organisation des freien — soll heißen: sozialistischen — Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines ist durchzuführen und werden die Vertrauensmänner des Betriebes beauftragt, dem Werkstättenvorstande diesen Beschluß mitzuteilen und ihn aufzufordern, alle jene Bediensteten, die sich obgenannter Organisation — der sozialdemokratischen — „nicht anschließen, dahin zu verständigen, daß sie den Betrieb zu verlassen haben, widrigenfalls die Angehörigen obgenannter Organisationen in Streik treten.“ Weiters wird von dem Dienstvorstande nicht vielleicht ersucht — „vom Dienstvorstande gefordert, bei Neuaufnahmen nur jene Leute zu berücksichtigen, die bereits dem allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein angehören und ist dies in diesem Falle durch eine Bestätigung vom Hauptvertrauensmann nachzuweisen.“ (*Hört! Hört!*)

Sehen Sie, einen solchen Gipfel hat der bei den Bundesbahnen bestehende Terror bereits erreicht. Ich meine, auch an die Objektivität der verehrten Gegenseite appellieren zu dürfen, daß auch sie Einfluß nehme, daß mit solchen Dingen, die wirklich jedem Gerechtigkeitsempfinden Hohn sprechen, endlich gebrochen würde. (*Forstner: Denken Sie daran, was der Lueger gemacht hat, der hat die Leute überhaupt hinausgeschmissen! — Zwischenrufe.*) Ich begreife schon, daß solche Dinge den Herrn Kollegen Forstner unangenehm berühren, weil sie sich wirklich zugetragen haben. (*Forstner: Demagogie!*) Herr Kollege Forstner, ich übertreibe sicherlich mit keinem Worte, wenn ich der Wahrheit entsprechend, solche Vorkommnisse, die sich in Ihrem Lager abspielen, bespreche. (*Zwischenrufe.*) Was soll man denn dazu sagen, wenn es bereits so weit gekommen ist, daß

sich im Staate Österreich ein eigener Staat, also ein Staat im Staate gebildet hat? Ich habe schon gesagt, ich bin immer für die Rechte des Personals eingetreten; was sich aber jetzt ereignet, das ist denn doch etwas zu viel und von der Verwaltung muß verlangt werden, mit solchen Dingen energisch zu brechen. Bitte, vor ganz kurzer Zeit haben die Vertrauensmänner eines Bahnhofes ein Zirkular unter dem Titel: „Dienstbefehl“ hinausgegeben. Einen Dienstbefehl an das Personal hinauszugeben, ist die Verwaltung berechtigt, das Ministerium, die Direktion usw., aber nie und nimmer Vertrauensmänner, nie und nimmer die Personalvertretung. Trotz alledem heißt es hier: Dieser Dienstbefehl — der Vertrauensmänner der sozialdemokratischen Partei — ist entsprechend durchzuführen usw. Ja, um Gottes willen, wo kommen wir denn hin, wenn solche Dinge in einem geordneten Staatswesen möglich sind? Angestellte nehmen sich das Recht heraus, Dienstbefehle hinauszugeben. Was folgt denn daraus? Was muß denn ganz unwillkürlich für das Personal folgen? Nichts anderes — und das ist doch der Zweck eines solchen Dienstbefehles —, als daß sich das Personal denken muß: Na, jetzt sind wir schon so weit, der Minister hat nichts mehr zu reden, die Verwaltung nichts, die Direktion nichts, sondern nur die Vertrauensmänner, denn die haben heute das Recht, wie schon erwähnt, Dienstbefehle herauszugeben usw. Also ich meine, Herr Kollege Forstner, daß man etwas zu weit gegangen ist mit der Inanspruchnahme der dem Personal gesetzlich gewährleisteten Rechte. (*Forstner: Erzählen Sie etwas vom Lueger!*) Ich meine auch, in diesem Belange den Herrn Minister bitten zu müssen, dafür zu sorgen, daß solche Vorkommnisse im Interesse des Staates ein für allemal aus der Welt geschafft werden.

Wenn der Herr Kollege Forstner sagt, ich soll etwas vom Lueger erzählen, bitte, ich bin objektiv genug, zuzugestehen, daß auch damals manches vorgekommen ist, was ich heute und nie gut heißen habe. (*Ruf: Na also!*) Aber daraus folgt noch lange nicht das Recht, diese damaligen Mängel, diese damaligen Maßregelungen in Einzelfällen ins Gigantische zu treiben und Tausende und Tausende rücksichtslos brotlos zu machen, wenn sich jemand erdreistet, Ihrer Gefinnung nicht angehören zu wollen.

Weiters ist es notwendig, auch mit einigen Worten zum Schlusse auf die bevorstehenden Wahlen sprechen zu kommen. Es gehört vielleicht, genau genommen, nicht zur Sache, aber ich muß Gelegenheit nehmen, den Herrn Minister zu bitten, daß man auch diesen Unfug energisch abstelle, einen Unfug, der sich dadurch zeigt, daß man vom Personal allgemein fordert, den Wahlfonds zu zahlen, soundsso viel zu leisten, da im anderen Falle das

betreffende Personal abgebaut werden würde usw. Es ist also hoch an der Zeit, daß endlich einmal amtlich in aller Form kundgemacht wird, daß jedem Eisenbahner zunächst das Koalitionsrecht voll und ganz gesichert wird, und daß auf solche Drohungen der sozialdemokratischen Gewerkschaft nichts zu geben ist. Zum Schlusse eine wichtige Frage, die schon, ich glaube, vom Kollegen Scheibin besprochen wurde, die Frage der sogenannten Verkehrssektion in der Arbeiterkammer. Wir haben eine Arbeiterkammer, in welcher eine sogenannte Verkehrssektion besteht, welche aus dem Personal der Eisenbahn und der Post gebildet wird. Natürlich verursacht die Bestreitung der Arbeiterkammeragenden gewisse Auslagen und zur Deckung derselben haben die Bundesangestellten, die Eisenbahnangestellten auch die entsprechenden Beiträge zu leisten. Nun ist es der Wunsch des ganzen Personals, auch des sozialdemokratisch organisierten Personals, endlich aus der Arbeiterkammer herauszukommen, weil die soziale und wirtschaftliche Lage des Personals eine doppelte Belastung absolut nicht gestattet. Die Eisenbahnbediensteten haben jetzt bekanntlich die Personalvertretungskosten selbst zu bezahlen, die persönlichen wie auch die sachlichen, und sie begreifen nicht, wie man von ihnen heute noch einen Beitrag für die Arbeiterkammer, die dem Bundesbahnpersonal vollständig überflüssig erscheint, verlangen kann. (*Forstner: Die Eisenbahner sagen etwas anderes!*) Der größte Teil der Eisenbahner sagt nichts anderes. Auch die Sozialdemokraten wollen aus der Arbeiterkammer heraus, weil sie sie mit Recht für das überflüssigste Ding für die Eisenbahner halten. Im Direktionsbezirke Wien sind zum Beispiel zirka 40.000 Eisenbahnbedienstete, denen monatlich ein Betrag von 1014 K für die Arbeiterkammer in Abzug gebracht wird; das ergibt eine Summe von 40 Millionen, welche der Arbeiterkammer von den 40.000 Eisenbahnern Wiens zufließen. Ich frage Sie: was geschieht denn mit diesen 40 Millionen Eisenbahnergeld für die Eisenbahner? Ich glaube, daß diese Frage wirklich berechtigt ist und daß es begreiflich ist, wenn das Bundesbahnpersonal nicht müde wird in dem Rufe: Heraus aus der Arbeiterkammer! Wir müssen also die Verwaltung ersuchen, auch nach dieser Richtung hin auch für sich das Entsprechende zu veranlassen — ein Antrag liegt dem Parlament bereits vor —, damit diesem berechtigten Verlangen der Eisenbahner Rechnung getragen werde.

Der Abg. Weiser hat vor einigen Tagen, als er über die Organisationen sprach, auch eine Bemerkung gemacht, die mich von ihm, den ich sonst als einen sehr anständigen Menschen kenne, sehr gewundert hat. Er hat erklärt, daß in der Gewerkschaft der christlichen Eisenbahner und überhaupt in den christlichen Arbeiterverbänden und Angestellten-

organisationen der Pfaffe, der Geistliche, den Vorsitz führt, und ihm sei eine andere Versammlung gar nicht bekannt als eine solche, in der der Geistliche, der Pfaffe, die Leitung innehat. Ich muß, so leid es mir tut, Gelegenheit nehmen, dies ganz entschieden zu dementieren und dieser Behauptung auf das entschiedenste zu widersprechen. Ich erkläre, daß ich noch nie einer solchen beigewohnt habe; ich habe schon in hunderten von Versammlungen der Eisenbahner gesprochen, aber noch nie hat eine solche unter dem Vorsitz eines Priesters, eines Geistlichen, eines Pfaffen, stattgefunden. Ich sage dies deswegen, um aufzuzeigen, mit welcher Frivolität, mit welcher Frechheit, möchte ich fast sagen, Dinge behauptet werden, die mit der Wahrheit absolut nichts zu tun haben.

Hohes Haus! Hierzu muß gesagt werden, daß wir uns der Priester, der Männer aus dem Volk, absolut nicht schämen und daß wir es immer begrüßen, wenn auch in der Angestelltenbewegung der Mann aus dem Volke, der Priester, mitarbeitet, mittätig ist. Mit dem gleichen Rechte, wie bei Ihnen der Jude mitarbeitet, kann bei uns der Geistliche, der Priester, seine Tätigkeit im Interesse des Volkes entfalten. Es hat mich also unangenehm berührt, so etwas vom Kollegen Weiser hören zu müssen, und ich konnte nicht umhin, dies der Wahrheit entsprechend richtigzustellen. (*Forstner: Also Pfaffen und Bankjuden sind beim Haider sehr beliebt!*) Herr Kollege Forstner, wenn Sie von Bankjuden, von Kapitalisten sprechen, wie es auch Kollege Weiser getan hat, der mit Pathos ausgerufen hat: Wir Sozialdemokraten sind die Vertreter des Volkes und auf der anderen Seite finden Sie nichts anderes als die Vertreter des Kapitalismus, so bitte ich das hohe Haus und Sie, Herr Kollege Forstner, das Gegenteil beweisen zu dürfen. Ich hätte davon nicht gesprochen, wenn ich nicht herausgefordert worden wäre. Es war niemand anderer als der sozialdemokratische Abg. Ellenbogen, der in der Sitzung vom 28. Juni 1895 hier im Parlament erklärt hat: „Die Sozialdemokratie ist deswegen gegen den Schutz Zoll, weil er den Großkapitalismus hemmt, während die Sozialdemokratie dafür ist, daß sich der Großkapitalismus so schnell als möglich entwickelt.“ (*Hört! Hört!*) Und Sie wollen behaupten, Feinde des Kapitalismus zu sein! Die Wiener „Arbeiter-Zeitung“, Herr Kollege Forstner, hat in der Mainnummer 1890 eine Zuschrift des Mitbegründers der deutschen Sozialdemokratie, Friedrich Engels, veröffentlicht, in welcher es heißt, die sozialdemokratische Partei müsse für eine Flotte Entwicklung des Kapitalismus sorgen, weil sie dadurch indirekt ihre Ziele fördere. Deshalb seien, sagt die „Arbeiter-Zeitung“, in den feudalen Ländern die Juden durchaus notwendig, um durch Kapitalsanhäufung den Zerfallsprozess zu beschleunigen. (*Forstner: Was hat das zu sagen?*) Was dies zu sagen hat? Nichts

anderes, als daß damit bewiesen ist, wie unwahr es ist, wenn behauptet wird, daß bei Ihnen die Antikapitalisten und bei uns die Kapitalisten sitzen, während hier schwarz auf weiß das Gegenteil bewiesen und dargetan ist, daß Sie die patentiertesten Vertreter des jüdischen Großkapitals sind.

Nun, noch die eine Bitte an die Verwaltung, daß das, was ich kurz aufgezeigt habe, und was nach meiner Meinung geeignet wäre, das Defizit der Bundesbahnverwaltung, wenn entsprechend beachtet, zu reduzieren, möglichst berücksichtigt wird. Ich habe die feste Überzeugung, daß aus den Bundesbahnbetrieben bei einigem guten Willen und bei gegenseitigem Zusammenwirken bei richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit der Bundesbahnen für unsere Volkswirtschaft, jener Faktor zu machen ist, wie ihn die Volkswirtschaft unerläßlich braucht. Diesen Wunsch möchte ich zum Schluß ausgesprochen haben, dabei die Meinung hegend, daß seine Erfüllung, wenn auch in fernerer Zukunft, auch möglich ist. *(Beifall und Händeklatschen. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Seitz den Vorsitz übernommen.)*

Mayrhofer: Hohes Haus! In der letzten Zeit beschäftigte sich die Öffentlichkeit wiederholt mit den Zuständen in den staatlichen Forstbetrieben und ich will mir zu diesem Kapitel auch einige Ausführungen erlauben. In den Blätterstimmen über die Mißstände, die in den staatlichen Forstbetrieben herrschen, findet man zwei Richtungen: ein Teil der Blätter sind von den Forstdirektionen informiert und schreiben die Schuld an diesen Übelständen und an der Defizitwirtschaft dieser Betriebe einzig und allein den hohen Löhnen der Forstarbeiter zu. Merkwürdigerweise sollen die Forstarbeiter jetzt alle Vorteile einbüßen, die sie durch ihre Organisationen seit dem Unsturz errungen haben, man will einzig und allein auf dem Rücken der staatlichen Forstarbeiter sanieren. Bei der anderen Richtung der Blätter ist von ganz anderen Mißständen die Rede und die Hauptursache der Mißwirtschaft speziell in den staatlichen Forstbetrieben wird in der bürokratischen Verwaltung erblickt.

Wir haben ja aus den Blättern der letzten Zeit entnehmen können, daß dem wirklich so ist. Es ist überhaupt eine merkwürdige Erscheinung, daß man von einem Defizit spricht, während im Staatsvoranschlag ein Überschuß von 44·7 Milliarden erscheint. Es ist weiter merkwürdig — und der Herr Berichterstatter hat bereits darauf verwiesen —, daß bei einem Stande von nicht ganz 2000 ständigen Forstarbeitern und 3000 nichtständigen Forstarbeitern, die meist im Sommer bei den großen Schlägermengen eingestellt werden, ein Apparat von 968 Beamten zu verzeichnen ist. *(Hört!)* Sie können sich leicht ausrechnen, wie viele Arbeiter da auf einen Angestellten kommen. Unter dem Sachaufwand, der auch

die Löhne enthält, finden wir eine Gesamtausgabe von 102·5 Milliarden Kronen; vom Personalaufwand pro 27·5 Milliarden Kronen entfallen 12 Milliarden Kronen auf die Ruhe- und Versorgungsgenüsse der Angestellten und Arbeiter. Was fällt nun alles unter diesen Sachaufwand? Das ist ein äußerst dehnbarer und schwer zu kontrollierender Begriff. Es hat auch der Berichterstatter mit Recht darauf hingewiesen, daß diese große Anzahl von Beamten deshalb notwendig ist, weil eben die Staatsforste eine Riesenausdehnung haben und deshalb eine Kontrolle mit einem solchen Beamtenapparat notwendig sei.

Ich möchte Ihnen nun speziell aus einzelnen Forstbezirken einige Beispiele zur Kenntnis bringen, was alles unter dem Titel Sachaufwand fällt, und Sie werden sehen, daß da Dinge vorkommen, bei denen der Staat durch volkswirtschaftlich vollkommen überflüssige Ausgaben sicherlich Milliarden Schäden erleidet und man sich förmlich an den Kopf greift und fragen muß, wie das überhaupt möglich ist. Im Forstbezirk Murach ist der Forsttrat Marschner, ansonsten ein sehr tüchtiger Mensch, der sich aber im vorigen Jahr einmal als Elektrotechniker versucht hat. Er wollte in diesem Forstbezirk ein elektrisches Kraftwerk bauen und hat durch sechs Wochen 17 Arbeiter beschäftigt, 60 Säcke Zement verwendet und eine Reihe von Röhren gelegt. Er wollte nämlich das Elektrizitätswerk so bauen, wie der Bauer eine Wasserleitung legt, eine Brunnenleitung mit Holzröhren. Die ließ er ausbohren und nachher kaufte er um eine halbe Milliarde einen großen Zentrumborher, der ohne Führung natürlich in die Seitenbohrte. Der Bohrer war nicht zu brauchen, die Löcher waren zu klein, um genügend Wasser durchlaufen zu lassen, kurz gesagt, aus dem Elektrizitätswerk ist nichts geworden. Es sind Milliarden hinausgeworfen worden, die Technik hat vollkommen versagt. Dabei hat man noch einen Bauern bewogen, er soll das Fuhrwerk über seinen Grund fahren lassen, sechs Wochen hindurch ist man mit zwei Paar Gespannen gefahren, damit der Weg zum Elektrizitätswerk gekürzt wird. Dem Bauer hat man seinen Grund zusammengeführt. Dafür haben sie ihm versprochen, daß er, wenn einmal das Elektrizitätswerk funktioniert, unentgeltlich das Licht beziehen soll. Der Bauer sitzt heute noch im Finstern *(Heiterkeit)*, aber der Staat hat ihm eine Million Vergütung zahlen müssen, weil man seinen Grund zusammengeführt hat. Und heuer stellt er besondere Ansprüche, entweder in Holz oder in Geld, weil heuer auch noch nichts auf seinem Grunde wächst. Das Elektrizitätswerk ist kläglich gescheitert. Ich möchte noch bemerken, daß diese Wasserrohren wieder verkauft wurden, und zwar, wie mir Herr Forsttrat Pichler gesagt hat, für 400 Millionen Kronen. Der Bohrer allein hat mehr gekostet. Alles ist umsonst gewesen.

Hier ist Staatsgeld vergeudet worden, und natürlich fällt das alles unter den Titel Sachaufwand.

Sie haben ja schon aus der Presse gehört, wie es in den übrigen Bezirken aussieht. Ich möchte da insbesondere verweisen auf den Forstbezirk Nussee, wo zirka 45 bis 50 Arbeiter eingestellt sind. Trotzdem dort 11 Beamte angestellt sind, war es möglich, daß der Förster Lang mit einer ganzen Kompagnie von Menschen — es sollen auch Bahnangestellte dabei schwer kompromittiert sein — dem Staat um Milliarden Holz gestohlen hat. Diesen Menschen hat man in Untersuchung gezogen, hat ihn dann auf freien Fuß gesetzt, und dann hat sich der gute Lang erschossen. Man hört heute gar nichts mehr davon, wer da alles mit kompromittiert ist. Ich glaube, es soll das gerichtliche Verfahren noch anhängig sein.

Wir haben vier Forstdirektionen, die dazu berufen sind, die einzelnen Forstbezirke zu inspizieren, ob alles in Ordnung ist. Ein eigener Beamter in Gmunden, der Hofrat Bruder, hat lediglich mit diesen Inspektionen zu tun. Trotzdem also elf Beamte bei der kleinen Forstverwaltung sind und obendrein die Inspektion und Forstdirektion in Gmunden ist, ist so viel gestohlen worden. Unter solchen Umständen ist die Kontrolle und Inspektion vollkommen überflüssig. Ich muß überhaupt sagen, daß diese ganze Zwischeninstitution zwischen Forstbezirk, Forstverwaltung und Ministerium, daß diese vier Direktionen vollkommen überflüssig sind. Wir haben einzelne Forstbezirke, die von außerordentlich tüchtigen Forstleuten verwaltet werden, die sicherlich ihr Amt vollkommen ernst nehmen und ihre Pflicht voll erfüllen. Andererseits werden aber wieder von anderen Forstleuten Dinge gemacht, die sogar von einem Laien als Unsinn bezeichnet werden müssen. So werden in einzelnen Bezirken, die ich mir selber angesehen habe, Abstockungen vorgenommen in der ganzen Breite. Es wird einmal eine Partie abgeholt, dann wird weiter abgeholt, nach oben hinauf, nicht in einem Streifen von unten bis oben, der sofort wieder der Kultivierung zugeführt wird, sondern es wird unten nachkultiviert, dann wird oben geschlägert, die Bäume sausen durch die junge Kultur bergabwärts und zerstören das, was mit vieler Mühe unten angepflanzt wurde. Davon können Sie sich selbst überzeugen. Es wurde schon bei einem anderen Kapitel von dem Werkzeugeinkauf gesprochen. Gerade dieser Forstrat Marschner im Bezirke Murach, der diesen großen Zentralbohrer zum Bau des Wasserwerkes gekauft hat, der noch heute unbenutzt dort liegt, der kauft alle Werkzeuge an, aber er versteht gar nichts davon, was der Schmied braucht und wie das Werkzeug aussehen soll. Aber justament, weil er der Forstrat ist, weil ihm Gott das Amt gegeben hat, glaubt er, muß ihm der Herrgott auch den Verstand gegeben haben und

muß er alles begreifen. Der Betriebsrat hat einfach nichts dreinzureden: um diesen kümmert er sich gar nicht. Die Akase, die ich später noch verlesen werde, zeigen, wie dieser Mann vorgeht. Die Sitzungen des Zentralbetriebsrates will er jetzt auf die freien Tage verlegen. Im Forstbetriebe sind die Leute, die auswärts wohnen und stundenweit zu gehen haben, um zu ihrer Familie zurückzukehren, froh, wenn sie wieder zur Familie kommen, wo sie doch eine ganze Woche weit weg waren, in der rauchigen Holznechtshütte, um ihren schweren Beruf auszuüben. Der Herr Forstrat allerdings — ich sage es hier ganz offen — verwendet zwei Pferde, zwei schöne Schimmel. Früher war es nur einer, mit dem er gerne ausgefahren ist, weil es aber in der Öffentlichkeit besprochen wird, fährt er justament mit zwei Schimmeln, weil es nobler aussieht. Dazu sind sie ja da, der Staat hat ja das Geld für ihre Erhaltung. Er fährt mit dem Wagen auf die Jagd auf den Rehbock oder auch mit seiner Familie, von seinen Arbeitern verlangt er aber, daß sie in ihrer freien Zeit stundenweit nach Schloß Orth hereinkommen, denn gerade für die freie Zeit, für Samstag oder Sonntag beruft er diese Betriebsratsitzungen ein. Das hat er auch den Betriebsräten schriftlich zur Kenntnis gebracht. Die Betriebsräte haben eben nichts zu reden; was er auf die T. D. setzt, muß durchgeführt werden. So wird also das Geld bei den Einkäufen verschleudert, so wird das Geld des Staates durch die Haltung des Fuhrwerkes verschleudert. Im Bezirke Gollern stehen acht Paar Ochsen. Im Winter hat man die Ochsen ausruhen lassen. Dafür hat man Privatfuhrwerke zum Holztransport aufgenommen. Wie diese Dinge unter den einzelnen Verwaltungen ausgemacht werden, warum man die staatlichen Ochsen stehen läßt (*Heiterkeit*) und private Ochsen zum Holzzug verwendet, weiß ich nicht, diese Dinge entziehen sich meiner näheren Kenntnis. Was gerade diesen Forstbezirk Murach anbelangt, so haben wir im Ministerium Verhandlungen wegen des Abbaues der Forstarbeiter gehabt, die alten, die pensionsreif sind. Es sind eine Reihe abgebaut worden, darunter auch in diesem Forstbezirke sieben, die mehr als 35 Dienstjahre haben. Es geschah das auf Grund eines Übereinkommens zwischen den beiden Organisationen, dem Ministerium und der Direktion. Kaum waren diese Leute in den Ruhestand versetzt, den sie sich wirklich verdient haben, hat dieser Forstrat diese Pensionisten wieder eingestellt, obwohl es dort eine Menge Arbeitsloser gibt und nichtständige Arbeiter entlassen worden sind. Er hat sie ganz ruhig wieder in die Arbeit genommen. Ich habe interveniert — die Herren vom Ministerium müssen mir das bestätigen — und erhielt eine Zuschrift vom Ministerium des

Inhalts: Ihrem Wunsche ist Rechnung getragen,

Forstrat Marschner hat den Auftrag erhalten, die Pensionisten nicht mehr zu verwenden. Wir haben wie gesagt Arbeitslose und nichtständige Arbeiter genug, die keine Arbeit haben, junge Kräfte, wir wollen ja aufbauen und diejenigen, die nicht mehr leistungsfähig sind, zur Ruhe setzen. Der Forstrat Marschner pfeift auf die Weisungen des Ministeriums, der Forstrat Marschner pfeift auf die Weisungen der Direktion in Gmunden, die sieben arbeiten heute noch dort. Ich habe die Überzeugung, die felsenfeste Überzeugung, daß sich der Minister sicher alle Mühe gibt, daß er sein Ressort mit aller Strenge verwaltet, damit mit dieser Sawirtschaft aufgeräumt wird, aber man sieht, wie sich diese Bureaukraten einfach um die Anordnungen nicht scheren, man sieht, es ist ganz gleichgültig, sie machen einfach, was sie wollen.

Auch ein anderes Kapitel bedarf unbedingt der weiteren Aufklärung. Da ist vor allem der Forstbezirk Gosau. Dort ließen sich die Förster und Forsträte 70 Stämme Zirbelholz schlägen. Das Zirbelholz ist ungeheuer teuer — der Meter kostet über 400.000 K —, es wird zu Möbeln verwendet, die außerordentlich hoch im Preise stehen, weil dieses Holz außerordentlich schön ist. Diese 70 Stämme wurden also im Auftrage der Herrschaften geschlägt, wurden unter ihnen verteilt und es weiß kein Mensch, ob die Arbeit oder das Holz bezahlt worden ist, kein Mensch weiß, was mit diesen 70 Stämmen geschehen ist. Wozu sind die Direktionen da, wenn sie darüber keine Auskunft geben können?

Unmittelbar vor Pfingsten sollten 600 Arbeiter aussetzen, weil die Kredite nicht bewilligt worden sind oder nicht zur Verfügung standen, 600 Arbeiter sollten im Salzkammergut ihre Hände ruhen lassen, der mächtige Apparat sollte aber weiter gehen. Wir haben es noch verhindern können und durch die Einflußnahme des Ministers und der Vertreter des Salzkammergutes ist es gelungen, daß wir diese Ausperrung verhindern konnten. Einzelne Forstbezirksleiter, wie zum Beispiel in Offensee, haben erklärt, daß sie ohnehin genug Vorschußgelder haben, so daß sie ihre Leute gar nicht aussetzen zu lassen brauchen. Niemand wußte, daß die Überschüsse haben. Wie stimmt das mit der Verrechnung, wenn die Direktion überhaupt nicht einmal weiß, was die für Summen haben oder ob sie überhaupt noch welche haben? Man sieht, wie schlampig die Kontrolle ist, man sieht, daß die Kontrolle äußerst mangelhaft ist und daß die Herrschaften in den einzelnen Wirtschaftsbereichen tun und lassen können, was sie wollen. Aus Solidarität hat man auch diesem Bezirksleiter von Offensee den Auftrag gegeben, daß er eine Anzahl von Arbeitern aussetzen lasse, nun, ich habe bereits angeführt, daß daraus nichts geworden ist.

Ein Beispiel aus Hallstatt. Dort besteht eine Säge, die wurde im Laufe der Jahre baufällig; es

wurde nichts repariert, die Säge wurde so schlecht, daß sie nicht mehr in Betrieb gehalten werden konnte; die Betriebsräte haben gesehen, daß die Säge vollauf beschäftigt ist, wenn aber nichts gerichtet wird, daß sie zusammenfällt. Sie sind also an die Direktion herantreten, nachdem sie zuerst ihren Forstrat verständigt haben, es möge eine Reparatur vorgenommen werden, man möge sie instandsetzen. Es ist nicht geschehen, man hat erklärt, da läßt sich nichts machen. Dann sind doch zwei Hofräte gekommen, die haben die Säge inspiziert und acht Tage nach der Inspektion ist die Säge zusammengefallen, aber die Herren Hofräte haben Reisediäten und was weiß ich bekommen. Ich weiß nicht, ob die Einwirkung der Inspektion eine so gewaltige war, daß die Säge es nicht mehr ausgehalten hat (*Heiterkeit*), kurz und gut, die Säge ist zusammengefallen.

Jetzt baut man sie doch wieder auf, weil eine andere Säge nicht da ist und das Holz am Berchnittplatz am leichtesten abgesetzt werden kann. Ebenso ist es mit der Schmiede in Ebensee. Auch die ist zusammengefallen, jetzt wird sie wieder aufgebaut; es ist das eine Holzhütte, die nicht einmal feuersicher ist. Dafür hat man in Hallstatt einen Holzrechen gebaut, der es den Leuten absolut unmöglich macht, das Holz, welches angeschwemmt wird, ans Land zu bringen. Der Holzrechen ist nicht brauchbar, ist aber dafür äußerst gefährlich, da ein Hochwasser nicht nur den Rechen wegreißt, sondern auch die in der Umgebung stehenden Gebäude. Aber man macht das, weil die Bevölkerung nichts dreinzureden hat, das wird selbstherrlich befohlen und so durchgeführt, wie es sich die Herren in den Kopf setzen.

So sehen wir eine Reihe von Vorkommnissen, die geradezu haarsträubend genannt werden müssen. (*Zwischenruf Zelenka.*) Das habe ich bereits vorgebracht; dieses glänzende Elektrizitätswerk ist heute schon zusammengefallen. Ich möchte nur bemerken, daß man zum Beispiel Holznechtshütten, die dringend einer Reparatur bedürfen, wo es in Strömen hineinregnet, wo die Leute die Nacht zubringen müssen, um vom schweren Dienst auszuruhen, direkt verfaulen läßt; man stellt keinen Herd auf, die Leute müssen bei offenem Feuer ihr kärgliches Mahl zubereiten, sie müssen dort die Ruhepausen verbringen, in einem Lokale, wo ihnen der ägende Rauch die Tränen in die Augen treibt. Dafür aber werden unter dem Namen „Sachaufwand“ elegante Jagdschutzhäuser gebaut, Wege angelegt, alles kommt in dieses Sammelgebirg, das Sachaufwand heißt und schwer zu kontrollieren ist. In Balfau habe ich mich der Mühe unterzogen und habe mir den dortigen Holzlagerplatz angesehen. Es wurde mir mitgeteilt, daß 6000 Festmeter Holz unmittelbar neben den Kissen liegen, aber die Kisse war zusammengefallen und man kann diese 6000 Kubikmeter Holz nicht herunterbringen, obwohl sie in der Nähe des Wasserweges

liegen. Es sind keine Mittel vorhanden. Die 6000 Kubikmeter, die unter ungeheuren Mühen geschlägert wurden, müssen entweder verfaulen, und wenn man sie schon herunterbringt, so können sie nicht als erstklassiges Holz, sondern nur mehr als minderwertiges Holz abgegeben werden. Man wirft der Arbeiterchaft vor, daß sie zu wenig arbeite und daß sie viel zu hohe Löhne habe, ich sage aber, das ist nur ein äußerer Vorwand, in Wirklichkeit franken diese Forstbetriebe an etwas ganz anderem und ich hoffe, daß sich der Herr Minister alle Mühe geben wird, vielleicht durch eine parlamentarische Untersuchungskommission, die ja bestehen soll, an Ort und Stelle alle diese Dinge, die ich angeführt habe, einer genauen Prüfung und strengen Untersuchung zu unterziehen. Millionen und Millionen hat der Staat in der Zeit der Geldentwertung durch die Holzverkäufe dadurch verloren, daß die Beträge nicht eingefordert wurden, sondern ein halbes Jahr und ein Jahr lang uneingefordert blieben und nicht hereingetrieben wurden, infolge der Geldentwertung hat dann der Staat einen Pappenstiel für dieses wertvolle Holz bekommen. Ebenso ist es mit dem Abverkauf des Holzes in großen Gebieten gewesen. Als das Holz bei Privaten schon 20 bis 30 K kostete, hat der Staat — er hat es ja, er kann es sich leisten — das Holz um 10 bis 12 K verkauft. Wir sehen, daß hier der Staat um schweres Geld betrogen wurde.

Ich möchte noch ein Kapitel besprechen und das betrifft die Schlägerungsverträge, welche mit Privaten abgeschlossen wurden. Da sind einzelne Besitzer im Attergau, die vom Staate außerordentlich große Flächen an Holz vom Stock ankaufen, obwohl diese betreffenden Herren selbst ziemlich große Waldbesitzer sind. Sie schlägern aber den eigenen Wald, den sie haben, den eigenen Bedarf durchaus nicht selbst ab in ihrem Walde, sondern kaufen Wälder, das sogenannte Holz am Stock, diese großen Flächen von den einzelnen staatlichen Forstdirektionen oder Verwaltungen. So ist dieses Gebiet des Schneetruhholzes von zwei Großbauern aufgekauft worden, wir wissen nicht, um welchen Betrag, es sind das also die günstigsten Schlägerungsstellen, wo natürlich weniger Risiken sind, wo die Leute mit Freude dieses Holz schneiden, weil sich hohe Profite dabei erzielen lassen. Das schwierige Terrain jedoch im Gebirge, wo die Holzfällung schwer möglich ist, bleibt gewöhnlich den staatlichen Holzarbeitern übrig und die Risiken sind dort derart, daß durch die ungeheuer schwere Bringung und die Schwierigkeit der Schlägerung die Sache nicht mehr rentabel erscheint. Dort aber, wo die Bringung eine leichte wäre und Verkehrsmittel in der Nähe sind, wird alles an Privats verkauft. Selbstverständlich kann da von einer Rentabilität nicht gesprochen werden. In Reichraming ist ein Subunternehmer, der 300 bis 400

welche Arbeiter beschäftigt. Es ist dies das Gebiet, wo die Käfergefahr außerordentlich stark ist und wo der Holzkäfer ungeheuerliche Verwüstungen angerichtet hat. Dieser Subunternehmer hat eine eigene Konsumvereinsverwaltung eingerichtet; alle müssen bei ihm einkaufen und es kaufen auch alle bei ihm ein, sogar auch die Angestellten; deshalb hat dieser Subunternehmer ein sogenanntes Freirecht erhalten. Er schlägert blindlings, wo es ihm einfällt, läßt das Holz wieder liegen und es besteht daher die Gefahr, daß der Käfer noch weiter verschleppt wird, weil dieser Subunternehmer nicht systematisch abräumt, sondern nach Belieben Schlägerungen vornimmt. Warum dieser Herr nicht nach forsttechnischen Grundsätzen vorgeht und warum ihm nicht von der vorgesetzten Behörde gewisse Vorschriften über die Borgangsweise bei der Schlägerung gemacht werden, weiß kein Mensch. Man sagt ganz einfach, der Herr verfügt über gewaltige Mittel, und der Konsumverein tut dann noch einiges dazu, daß diesem Herrn nicht nahegetreten wird.

Meine Herren! Wir haben in unseren Verhandlungen bei den Ministerien durchzusetzen getrachtet, daß endlich die Reassumierungen der Pensionen der Forstarbeiter, der Witwen und Waisen endlich einmal endgültig durchgeführt werden. Das schleppt sich nun schon Jahre hin. Ich muß gestehen, daß Leute zu mir und auch zu den übrigen Volksvertretern kommen und bittere Beschwerde darüber führen, daß sie nie wissen, was sie an Ruhegehalt haben. Trotz dieses gewaltigen Beamtenapparats, den ich Ihnen in Zahlen vorgeführt habe, ist es gänzlich unmöglich, endlich einmal diese Arbeit in den Kanzleien durchzuführen, damit die Ärmsten der Armen zu ihren schwer erworbenen Ansprüchen kommen. Es wurde im Dezember versprochen, daß mit Jänner diese Reassumierungen durchgeführt sein werden, aber heute sind sie noch nicht durchgeführt. Etwas rascher geht es, wenn im sogenannten Schuzgürtel ein Stück Wild geschossen wird. Unmittelbar nach dem Umsturz wurde nämlich ein sogenannter Schuzgürtel geschaffen, der den Gemeindefanggebieten im Salzkammergut zugewiesen wurde, und dieser Schuzgürtel ist sozusagen ein Sicherheitsgürtel für die dortigen Kleinbauern, die im Winter bei starken Schneefällen, wo das Wild in das Tal herunterkommt und fürchterliche Schäden anrichtet, noch berechtigt sind, Stücke zu erlegen. Dieser Schuzgürtel ist den Herren Forsträten speziell ein Dorn im Auge. Als in diesem Winter die Schneefälle ziemlich heftig waren und das Wild zu Tale getrieben wurde, wurden einige Stücke geschossen. Es ist ja ein Kontingent aufgestellt, das geschossen werden darf. Aber sofort, als man bemerkte, daß einige Stück herausgeholt wurden, ist der ganze Apparat mit einem Schlage lebendig geworden, Berichte sind nach Wien an das Ministerium entsendet worden, es sei sofort den

Gemeindekonsortien, die dort Jagdgebiete gepachtet haben, der Schutzgürtel zu entziehen und das Pachtverhältnis aufzulösen, weil dort Wild zum Abschusse gelange. Das ist viel wichtiger, daß der Apparat hier in Tätigkeit gesetzt wird und daß sofort der bürokratische Amtsschimmel einige Galopp sprünge macht, wenn es sich um die Interessen der Herren handelt, als daß man sich bemühen würde, den armen Witwen und Waisen endlich den Pensionsbezug durchzurechnen, damit sie ihn monatlich erhalten. Dazu haben die Herren gar keine Zeit, wie denn im allgemeinen diese Herrschaften der Jagd weit mehr Interesse entgegenbringen als der ganzen staatlichen Forstwirtschaft. Wochen- und wochenlang sind sie nicht in ihren Ämtern, dafür aber gehen sie draußen herum. Deswegen wird auch die Forderung der gesamten Forstarbeiterschaft und der Bevölkerung des Salzkammergutes dahin laut, daß unbedingt, wenn diese Forstbetriebe aktiv gestaltet werden sollen, diese Passivpost beseitigt, die Trennung des Jagd- und Forstdienstes unbedingt vorgenommen werden muß. Es würde weitaus besser sein, würde es möglich gemacht, daß den Gemeinden in ihrem Territorium um einen angemessenen Betrag die Jagd überlassen würde und die Herren als Mitglieder beitreten würden. Sie werden sehr gerne als sachverständige Jagdleiter aufgenommen werden, es gebührt ihnen dann dasselbe Recht wie jedem anderen Mitgliede und der Staat hätte die großen Lasten, die er hier ausgibt, erspart. Das Kapitel „Jagd“ allein dürfte — offen gestanden — mehr verzehren als die übrigen. Einer Ihrer Oberforsträte selbst, der Oberforstrat Arnold v. Weyr hat in einer Zuschrift an den Arbeiterbetriebsrat, der die Forderung aufgestellt hatte, daß den Jägern, die gewöhnlich aus dem Holzknechtstande hervorgehen, dieselben Stundenlöhne bezahlt werden wie den ständigen Forstarbeitern, geantwortet, das sei deshalb nicht möglich, weil die Jagd schwer passiv sei, daß das Jagdgebiet in eigener Regie geführt wird und er deshalb den Leuten . . . (Zwischenruf: Die Forsträte!) Die machen ohnehin den meisten Dienst, die sind Jagdleiter von zwei bis drei Jagdpächtern. Es ist bezeichnend, daß man für diese armen Teufel nichts hat, und da weist der Oberforstrat darauf hin, es sei ausgeschlossen, es sei ganz unmöglich, daß er ihnen das bieten könne, er könne ihnen für ihren Jagdaufsichtsdienst nicht mehr zahlen als 500.000 K im Monat, weil der Staat für ideelle Zwecke bei der furchtbaren Notlage, in der er sich befindet, absolut kein Geld zur Verfügung hätte. Also dieser berühmte Fachmann gibt selbst zu, daß dieses Kapitel schwer passiv ist und daß sich der Staat heute für ideelle Zwecke nichts leisten kann. Es wäre daher unbedingt notwendig, daß diese beiden Teile getrennt werden und daß die Gebiete in Gebietsgemeinden zusammen-

geschlossen und direkt den Gemeinden überlassen werden, wobei dann auch gesetzliche Schutzmaßnahmen getroffen werden könnten gegen die Ausrottung.

Ich möchte noch ein Kapitel berühren, das ist das Weiderecht, dieses Weiderecht, das ein Privileg ist, das ein Servitut darstellt, das darin besteht, daß die Alpenländer Vieh auf die sogenannten abgeholzten Weideflächen treiben können, wurde heuer in einer ganz sonderbaren Art vergeben. Bei der Bürgermeisterkonferenz, die am 14. Mai in Fühl stattgefunden hat, wurde von allen umliegenden Gemeinden die schwere Anklage erhoben, daß dieser Weidebezins willkürlich festgesetzt wird, und zwar von einem Preis für das Stück Großvieh von 50.000 bis 300.000 K und daß einzelne Forstbezirke sogenannte Entschädigungen für Kleinvieh bis zu 20.000 bis 100.000 K verlangen. Es sind da Differenzen, denn es ist keine Norm geschaffen; es hat das Ministerium zwar Richtlinien hinansgegeben, aber um diese Richtlinien haben sich die einzelnen Vorstände in den Verwaltungsbezirken durchaus nicht gekümmert und jeder verlangt heute, was er will. Auch hier muß unbedingt Ordnung geschaffen werden. Es muß diesen Gebirgsbauern und Kleinhäuslern, die ohnehin einen geringen Viehstand haben, ermöglicht werden, um annehmbare Preise ihr Vieh auf die Alpenweide treiben zu können. Bei einzelnen Fällen, speziell bei Ansuchen um Grundverpachtung, nehmen die einzelnen Direktionen einen Standpunkt ein, den man durchaus nicht billigen kann. Wenn es in den behördlichen Erhebungen heißt: durchaus unproduktiver Boden, auch für den Staat unproduktiv, und die Leute suchen an, daß ihnen dieser Teil verpachtet werde, so ist das ausgeschlossen, sie werden restlos abgewiesen; ja, sie werden sogar abgewiesen, wie es beispielsweise in einzelnen Gebieten ist, wenn die Leute um sogenannte Pachtrechtsverträge ansuchen, wenn sie einen Grund erwerben wollen, um der Wohnungsnot Abhilfe zu schaffen. Da würden sich die Leute untereinander selbst solidarisch Häuser bauen. In Hallstatt, wo nicht einmal der Marktplatz der Gemeinde gehört, weil alles ärarischer Grund ist, haben jetzt Arbeiter angesucht, das Forstärar möge ihnen einen Grund zuweisen, damit sich diese Arbeiter wenigstens Häuser bauen können. Sie haben alles parat, und obwohl die Sache schon monatelang, seit dem vorigen Jahr läuft, ist bis heute noch nichts erledigt. In dem ganzen Gebiet bis zum Steinkogel herunter könnte man Leuten im Erbpachtrecht Grund überweisen und die Leute würden sich bereit erklären, Ansiedlungen zu schaffen. Der Staat hat selbst zugestandenmaßen gar nichts von diesem unproduktiven Boden. Dadurch könnte er aber wenigstens eine Gebäudesteuer einheben und die Wohnungsnot lindern. Aber es ist durchaus

kein Verständnis vorhanden und dieser schwerfällige Apparat macht es den Leuten so sauer, daß sie lieber darauf verzichten. Ich hoffe, daß auch in dieser Hinsicht das Ministerium den betreffenden ansuchenden Parteien Rechnung tragen wird.

Ein besonderer Übelstand hat sich auch beim Weiderecht bei einzelnen Religionsfondsbesitzungen im Ennstal ergeben. Dort haben sich die Leute, wie diese alten Akten, die ich dem Ministerium jederzeit gerne zur Einsicht gebe, dazun, zu einer Zeit, als das noch Stiftsgrund war, zum Beispiel das Stift Spital am Pyhyn, das Recht erworben, den sogenannten Kirchbergwald und die Kirchbergalm als Weide benutzen zu können. Was macht nun die dortige Forstverwaltung? Sie hat vor einigen Jahren den unteren Teil, der als Weide dienen soll, die ihnen servitutmäßig verbrieft zu steht, bepflanzt, neu kultiviert. Heute stehen dort mittelmäßige Bäume und oben ist Steingebirge. Auf diese Weise hat sie den dortigen Kleinhäuslern und Bauern das Weiderecht, das diese verbrieft hatten, weggenommen, weil sie eben keine Fläche mehr haben, wo sie weiden können. Auch hier sind die Servitutberechtigten schwer über das Ohr gehauen, sie führen allgemeine Beschwerde und bitten, daß dem Übelstande abgeholfen werde.

Ich möchte noch etwas anführen. Am 30. Juni 1921 hat der Abg. Hammerstorfer einen Antrag auf Regelung der Arbeitszeit in den Privatforstbetrieben und bei den landwirtschaftlichen Nebenbetrieben eingebracht. Dieser Antrag wurde dem Ausschuss überwiesen. Berichterstatter sollte, glaube ich, der Abg. Resch sein. Der Antrag liegt heute noch im Ausschuss und ist dort begraben; wir wollen hoffen, daß er demnächst seine Auferstehung feiern wird. Die Leute warten darauf. Es handelt sich um eine schwere gefährvolle Arbeit und man muß es diesen Menschen zubilligen, daß sie wie die übrigen Arbeiter nach gesetzlichen Normen behandelt werden.

Zum Schluß möchte ich Ihnen noch einen Fall, den ich bereits angezogen habe, illustrieren. Im Forstbezirk Anrach wurde vor zwei Jahren ein Arbeiter aufgenommen, den der Forsttrat dem Betriebsrat als den tüchtigsten Mann vorgestellt hat. Es sei der fleißigste Arbeiter und man könnte ihn füglich sofort mit dem vollen Lohn einstellen. Soust wird nämlich ein Probearbeiter mit einem geringeren Tagesverdienst eingestellt. Dieser Mann hat bis zum heutigen Tage äußerst tüchtig gearbeitet. Dieser Tage hat nun der dortige Forsttrat dem Betriebsrat in Anrach folgendes Schreiben gesendet: *Zufolge Verordnung der Bundesforstdirektion Gmunden vom 11. Juni wird der nichtständige Forstarbeiter Alois Bangerl aus Gmunden, dessen Arbeitsleistung in letzter Zeit ungenügend war, sogleich abgebaut, und zwar muß derselbe mit*

Samstag, den 16. dieses Monats außer Arbeit gestellt sein. Dieses geharnischte Schreiben hat er dem Vorsitzenden des Betriebsrates geschickt und ihm die Weisung gegeben, daß der Mann sofort zu entlassen ist. Der betreffende Arbeiter, der über Empfehlung des Forstrates sofort den vollen Verdienst gehabt hat, soll also jetzt kurzerhand auf das Pflaster geworfen werden. Und aus welcher Ursache? Hier gibt man an, daß er minderleistungsfähig ist. Der Grund war aber ein läндlicher Wk. Der Mann hat eine aus Stroh verfertigte Puppe beim Oberförster vor das Fenster des Dienstmädchens gestellt, weil das eine „spröde Gans“ ist, wie man sich im Volksmund ausdrückt. Und aus Rache für diesen Wk soll dieser Mensch jetzt auf Knall und Fall entlassen werden.

Die Selbstherrlichkeit dieses Menschen, den ich schon genügend charakterisiert habe, geht auch aus folgendem hervor. Der Betriebsrat hat sich ihm gegenüber geäußert: Herr Forsttrat, holen Sie sich keine Blamage! Daraufhin hat er ihm eine Verordnung folgenden Inhalts zugeschickt (*liest*):

„Zufolge Verordnung der Bundesforstdirektion Z. 4607 wird Ihnen das im Gebrauche des Wortes „Blamage“ gelegene ungebührliche Benehmen gegenüber Ihrem vorgelegten Wirtschaftsführer gelegentlich der am 23. Juni im Forstamte stattgefundenen Beratung mit dem Betriebsrate der Angestellten . . .“

Dieser Forsttrat hat dem Betriebsrate sofort, weil er gesagt hat: „Blamieren Sie sich nicht!“ durch eine Verordnung eine Rüge erteilen lassen. Sie sehen, was das für ein hochmögender Herr ist. Ich habe ja Ausnahmen gemacht und erklärt, daß viele anständig sind, aber einzelne führen eine Willkür- und Paschawirtschaft, die dem Staate zu schwerem Schaden gereicht und auch die Arbeiterschaft schwer schädigt. Deshalb glaube ich, daß es höchste Zeit ist, daß an Ort und Stelle eine parlamentarische Untersuchungskommission alle Übelstände erhebe. Ich hoffe, daß meine Anregungen auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Dieser Betrieb wird sicherlich zu einem äußerst ergiebigen gestaltet werden können, wenn er richtig geführt und wenn man endlich mit den bürokratischen Maßnahmen und der Paschawirtschaft, die einzelne Gottüberste dort betreiben, aufräumt. (*Lobhafter Beifall. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Dr. Dinghofer den Vorsitz übernommen.*)

Präsident Dr. Dinghofer gibt bekannt, daß Dr. Bauer, Tomshik, Schulz nachstehende dringliche Anfrage an die Bundesregierung, betr. die Bewegung der Bundesangestellten, überreicht haben:

„Die Bundesregierung hat durch ihre Mitglieder, insbesondere aber auch durch den Mund des Bundeskanzlers Dr. Seipel, schon seit Monaten wiederholt und nachdrücklich die Notwendigkeit betont, die Lage der Bundesangestellten zu verbessern.

Im Gegensatz dazu hat jedoch die im Zuge des Genfer Verfestes verfügte Einhebung verschiedener Abzüge vom Dienstehkommen der Beamten und die von der Regierung herbeigeführte Belastung des Konsums der gesamten Bevölkerung für die Bundesangestellten trotz des bestehenden Indexsystems eine beträchtliche Schmälerung des Reallohnes bewirkt.

Als nun eine Gruppe der öffentlichen Angestellten von der Regierung die Einlösung ihrer wiederholt und feierlich gegebenen Zusagen gefordert hat, wurde eine Veränderung der Besoldungsverhältnisse an Bedingungen wie die der Abschaffung des Index geknüpft, durch die die Zugeständnisse der Regierung bei einer auch nur verhältnismäßig geringfügigen Steigerung der Lebenskosten weitläufig überkompensiert würden; im Zuge der Verhandlungen mit den Organisationen ist die Regierung in ihren Zugeständnissen immer larger geworden; sie hat schließlich die Bepflichtungen ergebnislos verlaufen lassen. Das Endergebnis ist also, daß die Regierung Bepflichtungen gemacht, Hoffnungen erweckt, dann aber die Erfüllung der Bepflichtungen verweigert hat.

Der negative Verlauf der Verhandlungen hat eine Gruppe der Bundesangestellten zum Entschlusse gebracht, gewerkschaftliche Kampfmittel in Anwendung zu bringen, sie hat die passive Resistenz beschlossen.

Es liegt den Fragestellern fern, den Forderungen der Bundesangestellten vorzugreifen, sie sind jedoch der Meinung, daß es im Interesse der gesamten Bevölkerung unumgänglich notwendig ist, die Verhandlungen mit den Organisationen in der Richtung auf eine Verbesserung der Angestelltenbezüge fortzuführen.

Die Gefertigten richten daher an die Bundesregierung die Frage:

„Ist die Bundesregierung geneigt, sofort die Verhandlungen mit dem von den Organisationen eingesetzten Komitee in der Richtung auf eine Verbesserung der Beamtenbezüge unter Festhaltung an dem Indexgesetz sofort wieder aufzunehmen?“

Bauer. Tomshik. Schulz. Tusch. Hammer-schmid. Zelenka. Seiz. Sever. Kaufsch. Ellenbogen. Hözl. Volkert. Richter. Scheibin. Stika. Schiegl. Wiedenhofer. Witternigg. Wihany. Faller. Pick. Strung.“

Dr. Straßner: Hohes Haus! Die Bundesbetriebe haben das letzte halbe Jahr und vielleicht schon länger die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich gelenkt und darunter hauptsächlich der Bundesbahnbetrieb. Man hätte deshalb erwarten können, daß heute die Galerien des Hauses überfüllt sein werden. Es scheint aber das Interesse am Gedeihen oder Nichtgedeihen gerade des größten Bundesbetriebes, den wir haben, der Bundesbahnen, nicht gar so groß zu sein. Es ist deshalb wohl anzunehmen, was ja hier im hohen Hause schon einmal ausgesprochen worden ist, daß das Interesse

einzelner ein ganz besonders großes sei, und zwar einzelner, die ein Interesse daran haben, die Bundesbahnen in ihre Hände zu bekommen. Deshalb die Kritik im Laufe der letzten paar Monate, diese Kritik, die meiner Auffassung nach aber eigentlich an einer Stelle geübt worden ist, wo nicht geholfen werden kann. Die Kritik hat sich hauptsächlich gegen das Betriebssystem der Bundesbahnen gerichtet, dem in der Hauptsache alle Schuld beigemessen wurde. Alles andere war nebensächlich, nur die Änderung des Systems erschien ausschlaggebend. Man mußte ja ganz genau von den Drahtziehern dieser Kritik, daß bei dem System des strengsten Zentralismus, wie sie es vorschlugen, die österreichischen Bundesbahnen überhaupt nicht gedeihen können und auf diese Art und Weise in finanzielle Schwierigkeiten kommen würden, die schließlich den Staat dazu zwingen müßten, die Bundesbahnen loszuschlagen. Die Kritik hat sich nur in diesem Sinne bewegt und hat alles andere eigentlich beiseite gelassen. Meine Aufgabe soll es sein, kurz einige Wege anzuzeigen, die geeignet wären, im Rahmen der Bundesbahnverwaltung vielleicht mehr Geld zu ersparen, als bis jetzt erspart worden ist, beziehungsweise weniger Geld auszugeben, als bis jetzt ausgegeben worden ist.

Bevor ich jedoch zu diesem Gegenstande komme, sei es mir gestattet, kurz darauf zu verweisen, daß ich auch auf dem Standpunkte stehe, daß das bisherige Betriebssystem Mängel aufzuweisen hat; sie sind in diesem Hause schon aufgezeigt worden und ich will nur auf einen oder den anderen Mangel verweisen. Die strenge Abhängigkeit vom Finanzministerium ist gewiß ein Mangel innerhalb des jetzigen Systems des Eisenbahndienstes, ein Mangel, der für das Defizit sehr ausschlaggebend ist. Außerdem ist auch die Buchung der Ausgaben im Rahmen unseres Bundesbahnbetriebes eine mangelhafte. Uns stehen große Ziffern als Ausgaben gegenüber, und wenn wir genau nachsehen, stecken in diesen Ziffern eine Menge Investitionen darin, die der Öffentlichkeit aber nicht mitgeteilt werden. Wenn im Laufe eines Jahres über eine Billion nicht allein für die Wiederherstellung des Fahrparks, sondern auch für wichtige Neuanschaffungen innerhalb des Standes unserer Fahrbetriebsmittel ausgegeben wird, so wird das als Ausgabe gebucht und schließlich und endlich erklärt: Ja, die österreichischen Bundesbahnen weisen ein Defizit auf und dieses Defizit resultiert nicht zuletzt aus den Personalkosten. Wenn hier so wie bei einer Privatwirtschaft die Wertvermehrung den Ausgaben gegenübergestellt wird, so wird sich das Budget der österreichischen Bundesbahnen wesentlich anders präsentieren. Ob aber dieses oder jenes System wir können doch immerhin sparen, das heißt die Ausgaben verringern. Das Personal wird gewiß damit einverstanden sein. Das Personal hat ja in

den schlechtesten Zeiten, die die österreichischen Bundesbahnen mitgemacht haben, den Dienst voll und ganz versehen. Die Folgen der Revolution sind auch am Personal nicht spurlos vorübergegangen, aber immerhin kann man sagen: Der Hauptstock des Personals hat in den kritischsten Zeiten ausgehalten, und wäre das nicht der Fall gewesen, so wäre es um unsere engere und weitere Heimat wohl anders bestellt, als es heute der Fall ist.

Es kam auch im Rahmen des bestehenden Systems gespart werden. Der Herr Abg. Scheibein hat vormittags bereits angeführt, wie man sparen kann. Ich möchte diese Ausführungen ergänzen. Im Berichte des Herrn Berichterstatters steht verzeichnet, daß wir aus dem Auslande 67.470 Tonnen Normalkohle eingeführt haben. Eine gründliche Remedur auf diesem Gebiete könnte natürlich erfolgen, wenn die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen raschest durchgeführt werden könnte. Nachdem wir aber jetzt nur mit beschränkten Mitteln zu rechnen haben, ist es augenblicklich nicht einmal möglich, die westlichen Linien unserer Bundesbahnen zu elektrifizieren. Es muß deshalb auch noch auf einem anderen Gebiete versucht werden, ob nicht die Post der Betriebsausgaben verringert werden könnte. Wir haben im Inlande Kohlenbergwerke und von diesen inländischen Kohlenbergwerken wird verhältnismäßig wenig Kohle seitens der österreichischen Bundesbahnverwaltung bezogen. Die Beträge, die für die aus dem Auslande einzuführende Kohle ausgeworfen werden müssen, belaufen sich auf ungefähr drei Viertel Billionen, ein Betrag, der unsere Handels- und Zahlungsbilanz gewiß sehr unangenehm beeinflusst. Es müßte deshalb Aufgabe unserer Bundesbahnverwaltung sein, zu trachten, aus dem inländischen Kohlenbetriebe möglichst viel Kohle zu nehmen, um auf diese Art und Weise die Ausgabenpost dem Auslande gegenüber zu verringern. Ich gebe ohne weiteres zu, daß die österreichische Inlandskohle nicht immer jene Qualität aufweist, die man bei der Eisenbahn braucht. Wir benötigen in der Hauptsache Steinkohle und diese Steinkohle ist in Österreich nicht vorhanden; sie muß daher aus dem Auslande eingeführt werden. Wir können immerhin auch Braunkohle verwenden, die aus dem Inlande bezogen werden kann. Es muß deshalb Aufgabe unserer Bundesbahnverwaltung sein, die inländischen Kohlenbetriebe mehr in Anspruch zu nehmen, als es bisher der Fall gewesen ist. Es wird dann bei reichlicher Abnahme der inländischen Kohle, die heute dem Preise der Auslandskohle die Parität hält, möglich sein, diese Inlandskohle billiger als die Auslandskohle zu erwerben.

Es wäre weiters darauf zu verweisen, daß auch andere Betriebsmittel, die im Inlande vorhanden sind, doch in erster Linie im Inlande gedeckt werden sollen. Wenn dieser Gedanke im

Bundesministerium von der Bundesbahnverwaltung gefördert würde, dann ließen sich die Ausgaben wesentlich verringern und es würde dadurch das Budget unserer Bundesbahnen günstig beeinflusst werden. Es würde auch die Kritik, wenn sie nicht etwa eine beabsichtigt böswillige ist, schließlich und endlich auf diese Art und Weise zum Verstummen gebracht werden.

Ich erlaube mir weiter darauf zu verweisen, daß auch auf anderen Gebieten gespart werden kann. Es ist auch vom Herrn Kollegen Scheibein schon vormittags ausgesprochen worden, wieviel wir für Wagenmiete ausgeben müssen. Er hat die Summe für einen Tag genannt, wenn ich mich recht erinnere. Wenn man diese Summe, die wir nur für Wagenmiete für diejenigen Waggonen zahlen, die als Wohnungen für vertriebene Eisenbahner benützt werden, auf das Jahr umrechnet, so wird ein Betrag von über 11 Milliarden herauskommen. Die Eisenbahner haben sich selbst bereit erklärt, sich im Rahmen ihrer Baugenossenschaften und unter Zuhilfenahme ganz reichlicher eigener Mittel Wohnhäuser zu bauen. Diese Wohnhäuser können nicht fertiggestellt werden, weil augenblicklich die Mittel fehlen und noch nicht abzusehen ist, wo man sie herbekommen wird und wenn man sie bekommen wird, werden sie zu einem Zinsfuß zur Verfügung gestellt, daß schließlich und endlich den Eisenbahnern das Wohnen im eigenen Hause unmöglich gemacht wurde. Wenn daher das Ministerium für soziale Verwaltung diese Mittel nicht zur Verfügung stellt, wäre es vielleicht vernünftiger, wenn die Eisenbahnverwaltung, anstatt das Geld für Waggonmieten auszugeben, nur einen Teil dieser für die Waggonmieten in Anspruch genommenen Beträge für die Fertigstellung der bereits im Bau begriffenen Wohnhäuser zur Verfügung stellen würde. Auf diese Art und Weise könnte gespart werden.

Das gleiche gilt bezüglich der Betriebsführung. Herr Kollege Scheibein hat vormittag auch darauf verwiesen, daß der Eisenbahnverwaltung ganz bedeutende Beträge deshalb entgehen, weil die Frachtsendungen nicht rechtzeitig an ihr Ziel gelangen und auch im Rahmen der Eisenbahnverwaltung noch Dinge vorkommen, die nicht vorkommen sollten, die aber abgestellt werden können. Was die Verzögerung der Fracht während der Beförderung anlangt, so geht man gegenwärtig in der Eisenbahnverwaltung daran, Einrichtungen im Drange des Ersparens abzuschaffen, die keinen anderen Zweck haben, als die Güter möglichst rasch von der Stelle zu bringen, das sind unsere Zugleitungen; die sollen aus dem Rahmen der Staatsbahnverwaltung verschwinden, weil sie angeblich überflüssig sind. Ich bin der Meinung, daß gerade diese Institution einen besonderen Wert hat. Wir haben

in der Vorkriegszeit eine ähnliche Einrichtung gehabt, es war der Ferngüterzugsdienst. Hier nur ein Beispiel. Wir sind früher von Zpfany bis Bregenz mit einem Wagen rund 215 Stunden gefahren und durch diese neue Einrichtung ist die Laufzeit auf 130 Stunden verringert worden. Das bedeutet schließlich und endlich Geld für die österreichische Bundesbahnverwaltung und deshalb sollten derartige Einrichtungen vom Abbau verschont bleiben. Das gleiche gilt, ich habe auch im Budgetausschuß auf einen solchen Fall verwiesen, bezüglich der Entlehnung von deutschen Maschinen. Wir haben seinerzeit, wenn ich mich recht erinnere, 27 deutsche Güterzugslokomotiven entlehnt. Diese Lokomotiven mußten dann zurückgegeben werden, weil ihm Rahmen der Ausgaben der Bundesbahnverwaltung eine Leihgebühr aufgeschienen ist. Diese Leihgebühr mußte beseitigt werden, ohne Rücksicht darauf, daß im Rahmen des Bundesbahnbudgets statt dieser Leihgebühr vielleicht eine höhere Ausgabe erscheint. Und diese Ausgabe ist höher, denn wir haben in unserer eigenen Eisenbahnverwaltung keine derartigen Maschinen, die bei geringeren Betriebskosten dasselbe leisten würden, wie die deutschen Leihmaschinen. Das sind Dinge, die nicht danach angetan sind, eine erhöhte Sparsamkeit in unseren Betrieben Platz greifen zu lassen.

Ich erlaube mir, noch auf einen Umstand zu verweisen, auf den auch Kollege Scheibein vormittags verwiesen hat. Ich will das deshalb tun, weil ich glaube, daß es nicht Sache einer Partei ist, wenigstens unter den Tirolern nicht, sondern Sache unserer engeren Heimat, des Landes Tirol, das ist der Bahnhofumbau von Innsbruck. Der Herr Kollege Scheibein hat darauf verwiesen, daß man sich schon lange den Kopf zerbricht, wie denn der Bahnhof einmal gebaut werden soll. Ich will die Zeit, die er angegeben hat, noch erstrecken. Als ich im Jahre 1907 zur damaligen Staatsbahndirektion Innsbruck einberufen wurde, war meine erste Aufgabe, eine Statistik über die Wagenbewegung auf dem Innsbrucker Hauptbahnhof zu erstellen, wie sie heute Kollege Scheibein hier im hohen Hause gebracht hat, und als ich fragte, wozu, wurde mir erklärt, im nächsten oder übernächsten Jahre soll der Innsbrucker Bahnhof umgebaut werden, und zwar deshalb, weil es dringend notwendig sei, weil die Sicherheit nicht allein des Bahnpersonals sondern auch des reisenden Publikums auf das höchste gefährdet sei und es nicht angehe, diesen europäischen Skandal weiter bestehen zu lassen. Seither sind bald 20 Jahre vergangen und eine Änderung ist bis zum heutigen Tage nicht zu verzeichnen mit Ausnahme der rudimentären Ansätze, die während des Krieges gemacht worden sind, der Not gehorchend, glaube ich, nicht dem eigenen Triebe weder der Südbahn- noch der Staatseisenbahnverwaltung. Es ist aber notwendig, daß hier im

Interesse der Wirtschaftlichkeit unserer Bundesbahnen etwas geschehe.

Dasselbe gilt bezüglich des Ausbaues der elektrischen Streckenausrüstung auf der Strecke Innsbruck—Landeck. Wenn wir heute den Verkehr elektrisch bis Telfs führen, was in der nächsten Zeit der Fall sein soll, so hilft uns das gar nichts. Wir können zwar bis Telfs ziemlich viel Frachten mit der elektrischen Maschine befördern, aber von dort aus stockt dann der Verkehr und es wäre notwendig, bis zu der Zeit, wo die elektrische Streckenausrüstung bis Landeck fertiggestellt ist, vielleicht in Telfs den Bahnhof auszubauen, weil sonst die ganze elektrische Zugsförderung umsonst wäre. Es ist unbedingt notwendig, daß diese elektrische Streckenausrüstung raschestens durchgeführt werde, denn sonst reichen wir in Landeck, in dem Bahnhof vor dem Arlberg, unter gar keinen Umständen mit dem Platz aus. Der Umbau des dortigen Heizhauses im Sinne des Dampfbetriebes ist natürlich ausgeschlossen. Es wird niemand Geld hergeben für die Ausgestaltung dieses Heizhauses, es kann aber auf anderem Wege dasselbe, nämlich die Entlastung dieses Heizhauses erreicht werden. Wenn wir pro Tag 30 Lokomotiven in der Talfahrt gegen Innsbruck und in der Bergfahrt von Innsbruck nach Landeck einfach verlieren, dann haben wir den notwendigen Platz, um über den Arlberg einen dichteren Verkehr zu bewältigen, als es heute der Fall ist. Das ist auch wirtschaftlich und es sind die Gelder, die wir für die rasche Vollendung dieser Arbeit auslegen, nicht hinausgeworfen, sondern sie sind im Gegenteil investiert auf einem Platze, wo sie sich am besten verzinsen werden. Das möge unsere Bundesbahnverwaltung, ob sie jetzt noch das ministerielle System hat oder später im Rahmen einer Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen geleitet wird, beachten.

Es gäbe noch eine große Zahl von Anregungen, die geeignet wären, die österreichische Bundesbahnverwaltung zu sanieren. Leider hören wir aus der Öffentlichkeit sehr wenig bezüglich der Vorschläge, die geeignet wären, die österreichischen Bundesbahnen zu sanieren, wohl aber eine übermäßige Kritik, die aber nicht die Wege aufzeigt, wie die österreichischen Bundesbahnen saniert werden können. Deshalb glaube ich zum Schluß noch einmal auszusprechen zu müssen, daß die Kritik den ganz besonderen Zweck hat, die österreichischen Bundesbahnen dem Staate zu entwinden, um dann zum Monopolisten auf den ganzen österreichischen Eisenbahnen zu werden. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Dr. Weiskirchner den Vorsitz übernommen.)

Clessin: Hohes Haus! Die Besprechung des gegenwärtigen Kapitels über die Betriebe gibt die erwünschte Gelegenheit, darauf

hinzuweisen, daß gerade die Sanierung niemals auf Kosten der Volkswirtschaft durchgeführt werden darf, das heißt, daß es verfehlt wäre, Ersparungen dort zu machen, wo diese Ersparung einer Knebelung und Drosselung der Volkswirtschaft gleichkommen würde. Es wäre verfehlt, denjenigen als Schuldenmacher zu bezeichnen, der Anleihen für produktive Zwecke aufnimmt. Leider sind wir gezwungen, die Auslandsanleihen zunächst nur oder der Hauptsache nach für konsumtive Zwecke in Anspruch zu nehmen. Wir müssen aber gleichzeitig das Augenmerk darauf richten, nicht nur den Staatshaushalt zu sanieren, sondern auch genügende Mittel zu beschaffen, um unsere Volkswirtschaft nicht verelenden zu lassen.

Zu dem Kapitel, wo Sparsamkeit, eine zu weitgehende Sparsamkeit, eine verkehrte Sparsamkeit wäre, gehört das Telephonwesen. Ich habe aus dem Berichte des Finanzausschusses ersehen, daß die Regierung in vielen Belangen das Bestreben zeigt, die Fernsprechanlagen modern auszugestalten. So ist aus dem Berichte zu ersehen, daß in Linz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt und Villach die Erweiterung des Telephonnetzes in Aussicht genommen ist. Auch soll eine Reihe von Überlandfernprechleitungen neu geschaffen werden, zum Beispiel von Linz nach Wels, von Graz nach Ansfers, von Wien nach München, von Wien nach Berlin usw. Es scheint aber, daß in diesem Programm das Land, welches ich zu vertreten habe, Salzburg außerordentlich stiefmütterlich behandelt, wenn nicht gar ganz in seinen berechtigten Forderungen außer acht gelassen wird. Ich halte es daher für notwendig, in diesem hohen Hause die Regierung aufzufordern und ihr dringendst nahezu legen, auch dem Lande Salzburg die ihm gebührende Beachtung in dieser Beziehung zu schenken und ich verweise zur Begründung meiner Forderungen auf folgende Tatsachen.

Das Telephonnetz in der Stadt Salzburg ist in den Jahren 1910 und 1911 in Kabel gelegt worden. Seit dieser Zeit hat das Kabelnetz der Stadt Salzburg keine wesentliche Erweiterung mehr erfahren. Es liegt nun zweifellos auf der Hand, daß ein Kabelnetz, welches, wie das salzburgische Kabelnetz, seit mehr als zwei Jahrzehnten besteht, ganz und gar unzulänglich sein muß. Es stellt sich nunmehr heraus, daß die meisten Kabel im Stadtgebiete Salzburg voll besetzt sind und es daher ausgeschlossen ist, auch nur einen einzigen Telephonanschluß machen zu können.

Begreiflicherweise hat sich in den letzten zehn Jahren die Bautätigkeit, besonders was die Vorstädte betrifft, sehr stark entwickelt. Vor allem ist in diesem Zeitraum eine starke Verschiebung des Geschäftslebens vom rechten auf das linke Salzachufer eingetreten, es sind Industriegebiete gebaut worden, jedoch können sich die Industrien aus dem Grunde nicht entfalten, weil sie aus technischen

Gründen einen Telephonanschluß nicht bekommen können.

Ein besonders krasses Beispiel hat sich in der neuesten Zeit herausgestellt. Die Salzburger Firma Kiesel hat bereits den Bau eines großen Druckereigebäudes in der Elisabeth-Vorstadt begonnen; es ist dies ein Bau, der eine Bausumme von mehr als sechs Milliarden erfordert. Die Baumittel sind sichergestellt, mit dem Bau wurde bereits begonnen und nun hat die Telephonverwaltung in Salzburg diese Firma verständigt, daß sie auf keinen Telephonanschluß rechnen könne. Da ein Zeitungsunternehmen selbstverständlich ohne Telephonanschluß überhaupt nicht bestehen kann, wird dies die traurige Folge haben, daß dieser Bau, welcher zweifellos sehr bedeutend dazu beigetragen hätte, die Arbeitslosigkeit herabzumindern, einfach deswegen unterbleiben muß, weil es ganz unmöglich ist, auch nur einen einzigen Telephonanschluß in der Elisabeth-Vorstadt in Salzburg neu herzustellen.

Es ist aber auch darauf zu verweisen, daß Salzburg als Fremdenstadt mehr vielleicht als andere Städte auf eine entsprechende Ausgestaltung seines Telephonnetzes angewiesen ist. Die Erweiterung des Kabelnetzes scheidet vor allem daran, daß man hier in Wien sich noch nicht darüber klar geworden ist, ob ein Neubau zur Aufnahme der künftigen Telephonzentrale geführt oder ob diese Telephonzentrale im alten Gebäude, im sogenannten Neugebäude untergebracht werden soll. Diese Entscheidung ist in der Wiener Zentralstelle, im Ministerium, noch nicht getroffen worden und aus diesem Grunde ist es der Telephonverwaltung in Salzburg unmöglich, auch nur ein Projekt auszuarbeiten zu können. Sollte wider Erwarten ein Neubau, wie es geplant ist, auf den Gründen der ehemaligen Franz-Josefs-Kaserne geführt werden, so würde dieser Bau, selbst wenn heuer mit der Bauführung begonnen werden würde, eine Bauzeit von mindestens vier Jahren erfordern. Es würde also die Salzburger Bevölkerung, wenn dieser Neubau geführt werden würde, noch mindestens vier Jahre warten müssen, bis es möglich wäre, das Salzburger Telephonnetz auch nur einigermaßen zu erweitern. Es ist also dringendst geboten, daß man sich in Wien ehestens darüber schlüssig wird, ob die Telephonanlage in Salzburg im alten Regierungsgebäude, dem sogenannten Neugebäude zu bleiben habe oder ob dieser Neubau zu führen sei, damit wenigstens das Projekt dieser Erweiterung des Salzburger Ortskabelnetzes ausgeführt werden kann.

Ganz gleich liegen die Verhältnisse im Ortsnetz von Bad Gastein. Es ist wohl zwecklos, darüber viele Worte zu verlieren, daß auch Bad Gastein eine Ausgestaltung seines Telephonnetzes braucht. Auch im Kurort Bad Gastein ist es nicht möglich, nur eine einzige Telephonlinie mehr zu eröffnen, wegen vollständiger Überlastung des dortigen Kabelnetzes.

Was die Überlandfernsprechleitungen im Lande Salzburg betrifft, besteht heute zur Verbindung zwischen Bad Gastein und Salzburg—Wien und andererseits Deutschland eine einzige Überlandfernsprechstelle und diese Überlandfernsprechstelle hat gleichzeitig auch den Verkehr mit Kärnten zu bewältigen. Es entgehen wohl dem Staate Millionen Kronen nur dadurch, daß es nicht möglich ist, in Bad Gastein einen Anschluß zu erhalten und ich möchte daher geradezu, wie es bereits die Handelskammern von Salzburg und von Kärnten übereinstimmend getan haben, darauf verweisen, daß es unbedingt notwendig ist, eine Fernsprechleitung zwischen Salzburg und Kärnten herzustellen, damit wenigstens dadurch eine Entlastung des Netzes Salzburg—Wien und nach Deutschland eintritt.

Ferner möchte ich mich darauf beschränken, nur einige, aber unausschiebbare Überlandfernsprechleitungen, die im Lande Salzburg in nächster Zeit unbedingt hergestellt werden müssen, zu erwähnen. Es sind dies die Linien: Saalfelden—Weißbach, Zell am See—Bruck im Pinzgau, besonders aber auch Golling—Abtenau und Salzburg—Thalgau. Endlich wäre es für die Verpflegung der Stadt Salzburg mit Lebensmitteln und für den Hochwassermelddienst äußerst wichtig, daß auch eine Überlandfernsprechleitung von Salzburg über Oberndorf, Ach, Hochburg, Gilgenberg und Mauerkirchen geschaffen werde.

Schließlich möchte ich noch einen ganz einzigartigen Fall erwähnen, einen Fall, der wie ich glaube, klar beweisen wird, daß die Regierung wirklich die moralische Verpflichtung hat, hier einzugreifen. Bekanntlich befindet sich auf dem Sonnblick in Salzburg ein meteorologisches Observatorium, welches im Jahr 1886 erbaut worden ist. Dieses Observatorium liegt in einer Höhe von über 3000 Metern. Es war lange Zeit hindurch das höchstgelegene Observatorium der ganzen Welt, auch heute noch ist es das höchstgelegene das ganze Jahr hindurch betriebene Observatorium von Europa. Österreich besitzt bekanntlich wenig Einrichtungen, in denen es geradezu vorbildlich vor anderen Ländern, beziehungsweise vor der ganzen Welt dasteht. Nun besteht die Gefahr, daß dieses Observatorium eingestellt werden muß, und zwar aus dem Grunde, weil die von der Meteorologischen Gesellschaft schon längst verlangte Verstaatlichung der Leitung, der Leitung im Rauriser Tal, noch immer nicht gemacht wird. Die Erhaltung des Observatoriums wird ohnehin schon seit Jahrzehnten durch die Mitgliedsbeiträge der Gesellschaft und durch Auslandspenden bestritten. Der Staat hat nur geringfügige Subventionen beigesteuert. Soviel ich weiß, sind im Budget für das Jahr 1923 2 Millionen vorgesehen, während die Gesellschaft selbst Mittel im Betrage von 25 bis 30 Millionen aufbringt. Das Observatorium gibt täglich auf seiner eigenen Telephon-

anlage, die vom Gipfel ins Tal herunterführt, telephonische Nachrichten nach dem Postamt Rauris und von Rauris werden sie telegraphisch nach Wien weitergeleitet. Im Tal selbst befinden sich vier Fernsprechstellen, die heute an dem Privatnetz der Meteorologischen Gesellschaft dranhängen. In der letzten Zeit hat sich nun die Bedeutung dieser Sonnblickdepechen wesentlich gesteigert. Diese Wetterwarte, dieses Observatorium bestreitet nicht nur den normalen Wetterdienst, der sowohl für die Intensivierung der Landwirtschaft als auch für den Fremdenverkehr von außerordentlicher Bedeutung ist, sondern er hat nunmehr auch eine besondere internationale Bedeutung dadurch erhalten, daß er für den neu einsetzenden Flugverkehr für das Ausland von ausschlaggebender Bedeutung ist, wie in einer Konferenz, die im Jahre 1921 in London stattgefunden hat, ausdrücklich hervorgehoben worden ist. Die Depechen gehen täglich zweimal in zwei Sammeltelegrammen per Radio nach allen Wetterbureaus der andern Staaten ab. Voraussetzung für die Weitergabe der telephonischen Meldungen, die vom Gipfel aus erfolgen, ist aber, daß die Telephonleitung im Tal entsprechend funktioniert. Der Staat hat im Kriege wie viele andere Einrichtungen auch diese Einrichtung überbeansprucht und sehr stark hergenommen. Es bemüht sich die Meteorologische Gesellschaft nun schon seit zwei Jahren, die Verstaatlichung dieser Telephonlinie zu erreichen, allein der Amtschimmel, der Bureaufkratismus, das Einvernehmen zwischen allen möglichen Zentralstellen erfordert derart viel Zeit, daß sich die Kosten durch den Kronensturz in jüngster Zeit so bedeutend erhöht haben, daß die Gesellschaft das aus eigenen Mitteln nicht aufzubringen vermag. Sie ist aber deunoch bereit, dem Staate 20 Millionen beizusteuern, wenn er die geringe Talstrecke in staatliche Obhut übernimmt. Ich glaube, daß es selbstverständlich ist, daß der Staat, daß der Bund hier das möglichste tut, um einem Unternehmen zum Durchbruche zu verhelfen, das nicht nur im Interesse Österreichs, sondern im Interesse der ganzen Welt gelegen ist. *(Beifall und Händeklatschen).*

Nachstehender, gehörig gezeichneter Beschlußantrag Luttenberger wird zur Verhandlung gestellt:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, Vorfrage zu treffen, daß der Bahnbau Friedberg—Pingau—Pinsafeld, beziehungsweise die Vollendung desselben mit allen Mitteln beschleunigt werde.“

Handels- und Verkehrsminister Dr. **Schürff**: Hohes Haus! Von allen Bundesbetrieben findet jener der Bundesbahnen die allergrößte Aufmerksamkeit sowohl in parlamentarischen als auch in den breiteren Kreisen der Öffentlichkeit. Es ist ganz begreiflich, daß sich die allgemeine Aufmerksamkeit mit besonderem Interesse diesem Betriebe zuwendet, weil er der größte Betrieb in unserem Staate sowohl hinsichtlich

der Ausgaben wie auch der Einnahmen ist, weil er außerdem den größten Personalstand aufweist und weil das Vermögen des Bundes, das hier investiert wurde, von außerordentlicher Bedeutung ist. Fast alle Fragen, die die Bundesbahnen umfassen, berühren auch unser Privatleben, das Leben des einzelnen wie auch das Wirtschaftsleben der Gesamtheit. Das Interesse für die Bundesbahnen an dieser Stelle ist um so gerechtfertigter, als sie von allen Bundesbetrieben leider auch den größten Betriebsabgang aufweisen und damit auch unmittelbar die Volksgesamtheit belasten.

Auf Grund des Ihnen vorliegenden Voranschlages wird zur Deckung des voraussichtlichen kassenmäßigen Betriebsabganges der österreichischen Bundesbahnen ein Betrag von rund 1337 Milliarden Kronen angesprochen. Dieser Betrag entspricht nahezu dem kassenmäßigen Saldo des doppelten Ertragsvoranschlages, der wieder bis auf den verhältnismäßig geringen Betrag von 19 Milliarden Kronen — welcher Betrag im großen und ganzen dem Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung amortisabler Staatsbahnschulden und einiger Eisenbahnressortschulden entspricht — dem Saldo des Betriebsvoranschlages gleichkommt, das ist dem Unterschiede zwischen den veranschlagten Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen.

Die im Ertragsvoranschlage weiters enthaltenen Nebenbetriebe der Bundesbahnen saldieren sich, indem der hauptsächlich durch die teure Kohle verursachte Betriebsabgang der Bodensee-Schiffahrt von 2,4 Milliarden Kronen durch Betriebsüberschüsse der übrigen Nebenbetriebe wie Kollfuhrdienst, Salzgeschäft, Lastkraftwagenverkehr in fast gleicher Höhe mit 2,2 Milliarden Kronen aufgewogen wird. Die übrigen Posten des Ertragsvoranschlages, wie die Wertabschreibung von 150 Milliarden Kronen, die Verzinsung der Betriebsdarlehen des Bundes mit 90 Milliarden Kronen, der statistische Schuldendienst mit 14 Milliarden Kronen, die buchmäßige Entlastung für Mehrausgaben der Bundesbahnen im öffentlichen Interesse per 100 Milliarden Kronen, sind mehr oder weniger nur rechnungsmäßige Markierungsposten, die das kassenmäßige Gelderfordernis nicht beeinflussen.

Nach dem vorerwähnten Betriebsvoranschlage belaufen sich die Betriebsausgaben auf 4161 Milliarden Kronen, die Betriebseinnahmen auf 2843 Milliarden Kronen. Eisenbahnen pflegen ihren Betriebserfolg nach der sogenannten Betriebszahl zu bemessen, das ist dem Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen. Sind die Ausgaben den Einnahmen gleich, so ergibt sich eine Betriebszahl von 100; das heißt die Eisenbahnen vermögen mit ihren Betriebseinnahmen gerade noch ihre Ausgaben für den Betrieb zu bestreiten, nicht mehr aber Zahlungen an Prioritäre oder Aktionäre zu leisten,

Geld in Reservefonds einzulegen oder das investierte Kapital zu verzinsen und zu tilgen. Die Betriebszahl der österreichischen Staatsbahnen war bis gegen Kriegsende immer unter 100, so daß eine, wenn auch bescheidene Verzinsung des Anlagekapitals möglich war; jene der österreichischen Bundesbahnen betrug im Jahre 1919/20 99,48, im Jahre 1920/21 dagegen 151,62 und im zweiten Halbjahre 1921, welches die lehtabgerechnete Budgetperiode ist, sogar 235,66; nach dem vorliegenden Voranschlage 1923 ergibt sich eine Betriebszahl von 146,35.

Von den vorerwähnten Ausgaben im Betrage von 4161 Milliarden Kronen entfallen 1435 Milliarden Kronen oder 34,5 Prozent auf persönliche Ausgaben, der Rest auf sachliche Ausgaben; selbst wenn die sachlich verrechneten Bahnerhaltungsarbeiter und die in den Sachausgaben der Dienstzweige enthaltenen Lohnquoten der Leistungen der Werkstätten und sonstigen Hilfsbetriebe als Personalausgaben gezählt werden, entfallen noch immer nicht 45 Prozent der gesamten Betriebsausgaben auf Personalkosten; dies zeigt, daß ungeachtet des noch nicht abgeschlossenen Personalabbaues die Personalausgaben nicht jenes Durchschnittsverhältnis erreicht haben, das im Frieden herrschte.

Von den Sachausgaben ist die größte Post jene für die Fahrparkerhaltung im Betrage von über 1 Billion Kronen; über 770 Milliarden Kronen kostet die Kohle, die wir zum weitaus überwiegenden Teil nicht nur mit fremder Valuta aus Ausland bezahlen müssen, sondern für deren Abnahme das Ausland uns auch eine 30- bis 40prozentige Steuer anferlegt. Die Fürsorgeabgabe belastet mit 55 Milliarden Kronen die Bundesbahnen einschließlich deren Hilfsbetriebe.

Im vorliegenden Voranschlage sind Sparmaßnahmen der Bundesbahnen bereits insofern berücksichtigt, als die bezüglichen Ansätze im Hinblick auf ein von meinem Amtsvorgänger, Herrn Nationalrat Dr. Döehnal, noch vor dem Erscheinen des Wiederaufbaugesetzes intern aufgestelltes Ersparungsprogramm schon im Ausmaße von über 500 Milliarden Kronen gekürzt worden sind, während andererseits für die nach dem Angestelltenabbaugesetze entfallenden Mehrausgaben an Pensionen wie für Abfertigungen der abgebauten Bediensteten 100 Milliarden Kronen neu zur Einstellung kamen. Ich muß darauf besonders aufmerksam machen, weil dieser Umstand bei Besprechung der Sparmaßnahmen und Erfolgsresultate des Bundesbahnbetriebes in der Öffentlichkeit fast nie erwähnt und daher unbekannt erscheint. Er bedeutet, daß wir Sparmaßnahmen im Ausmaße von über 500 Milliarden Kronen oder fast 35 Millionen Goldkronen, um den Voranschlag überhaupt einhalten zu können, zuerst durchgeführt haben müssen.

Ich glaube, meine verehrten Frauen und Herren, es dürfte von Interesse sein, zu erfahren, wie sich die bisherigen Betriebsergebnisse des Jahres 1923 gegenüber dem Voranschlage verhalten. Mein Amtsvorgänger hat seinerzeit, und zwar am 27. März 1923, im Verkehrsausschusse Gelegenheit genommen, die hauptsächlichsten Sparmaßnahmen im Bundesbahnbetriebe anzuführen und im übrigen auch Beispiele der mannigfaltigen Kleinarbeit im Sparen gegeben, womit Verwaltung und Personal die Bundesbahnfinanzen zur Gesundung zu bringen bemüht sind. So zweckmäßig und weittragend alle diese Sparmaßnahmen auch sind, so darf doch diese Summe nicht ohne weiteres der erzielten Verbesserung des Betriebserfolges gleichgesetzt werden. Denn Ersparnisse lösen oft anderwärts, zunächst gar nicht erkennbar und wider Erwarten, Mehrausgaben aus, die den finanziellen Nutzeffekt merklich einschränken, andererseits reizen, insbesondere bei noch nicht genügend erwachtem Sinn für Wirtschaftlichkeit Ersparnisse leicht zu weniger zurückhaltender Gebarung in anderen Belangen oder Vornahme zunächst rückgestellter, wenn auch an und für sich einwandfreier Ausgaben, so daß auch dadurch ihre Erfolge beeinträchtigt, wenn nicht aufgehoben werden. Um den Erfolg der Sparmaßnahmen festzustellen, muß daher das Gesamtergebnis des Betriebes ins Auge gefaßt werden und auch nur auf dessen Besserung kommt es an.

Infolge einer gründlichen Änderung des Berechnungswesens und der Nachweisung der Betriebserfolge, insbesondere im Zusammenhange mit der Einführung der Doppik ab 1. Jänner 1923 bin ich in der angenehmen Lage, die Betriebsausgaben und -einnahmen, mit Ausnahme der Verkehrseinnahmen, bereits für die ersten drei Monate dieses Jahres definitiv, jene des Monats April vorläufig ermittelt zur Verfügung zu haben; von den Verkehrseinnahmen liegt lediglich der Jänner endgültig ermittelt vor, während für die restlichen Monate nur provisorische Ziffern bereitgestellt werden konnten. Der Grund hiefür liegt, wie von mir in der Debatte im Finanz- und Budgetausschuß und auch hier im Hause bereits mitgeteilt wurde, hauptsächlich darin, daß in den täglichen Einnahmen nicht nur die Fahrpreise und Frachten für die eigenen Linien, sondern auch die Anteile der fremden an der Beförderung beteiligten Bahnen enthalten sind, deren Aufteilung bei der großen Masse von Beförderungsfällen naturgemäß längere Zeit in Anspruch nimmt, wobei jede einzelne Bahn in ihrer endgültigen Abrechnung auch von dem Fortschritte der Abrechnung bei den andern beteiligten Bahnen abhängig ist. Auch die in Aussicht stehende Neuregelung des Verkehrseinnahmendienstes, deren Durchführung noch nicht erfolgen konnte, wird eine wesentliche Besserung in der Einnahmenermittlung bringen.

Aus den mir vorliegenden Zusammenstellungen ergibt sich, daß die Betriebsausgaben im Monate Jänner um 70,5, im Februar um 63,1, im März um 63,4, also im ersten Vierteljahr 1923 insgesamt um rund 197 Milliarden Kronen gegenüber den voranschlagsmäßigen Ausgaben für diese Zeit zurückgeblieben sind. Die provisorischen Erfolgsergebnisse des April, die durch die definitive Feststellung keine wesentliche Veränderung erfahren dürften, lassen ebenfalls eine Ersparnis, und zwar von 41 Milliarden Kronen erhoffen. Diese Erfolgsergebnisse beweisen, wie ernst der Wiederaufbau bei den Bundesbahnen genommen wird, wie sehr die Sparmaßnahmen sich nachhaltig auswirken und voll verwertet wurden, denn es wurden nicht nur die auf diese Monate entfallenden Quoten des Präliminarabstriches von 500 Milliarden Kronen aus dem Titel des Wiederaufbaues erspart, sondern darüber hinaus sehr wesentliche Minderausgaben ermöglicht. Die Ersparnisse sind dabei in Wirklichkeit um so größer, als sie ungeachtet jener Mehrausgaben erfolgten, die zufolge der Lohn- und Materialpreiserhöhungen seit Fertigstellung des Voranschlages sowie durch Hinzutritt neuer steuerlicher Belastungen eintraten. So ist der voranschlagsmäßige Index von 137,5 im März bereits auf 145,7, im April auf 155,9 gestiegen, was allein eine nicht veranschlagte Mehrausgabe von 10, beziehungsweise 20 Milliarden Kronen im März und April hervorgerufen hat. Die Arbeitslosenversicherung, die im Voranschlage mit 70 Millionen Kronen berücksichtigt ist, erfordert zufolge der gesetzlichen Erhöhungen dormalen einen Jahresbetrag von 6 Milliarden Kronen. Sehr groß, wenn auch ziffernmäßig noch nicht erfassbar, ist auch die Belastung durch die Warenumsatzsteuer.

Sind die Bundesbahnen in der Lage, auf der Ausgabenseite selbst bestimmend einzuwirken, so ist ihnen dies leider hinsichtlich der Verkehrseinnahmen, die den weitaus größten Teil der Gesamteinnahmen bilden, benommen. Denn deren Gestaltung hängt von der Bewegung im Personen- und Güterverkehr ab und diese wieder von der Volkswirtschaft. Nun leben wir leider in einer Wirtschaftskrise, die, wenn vielleicht auch etwas gebessert, doch immer noch fortbesteht, wir sind in der Lage eines Kaufmannes, dem die Kunden fehlen; auch der beste Kaufmann kann sich nicht behaupten, wenn die Kunden ausbleiben. Dabei haben die Eisenbahntarife bei weitem nicht jenes Preisniveau erreicht, zu dem die Bundesbahnen ihre Bedürfnisse bestreiten müssen; für die Bundesbahnen gibt es auch keine Notstandsmaßnahmen, im Gegenteil, die Bundesbahnverwaltung wird zu solchen zugunsten notleidender Wirtschaftszweige durch Tarifierstellung oder Lieferungsvergebung selbst herangezogen.

Ich habe bereits vorher die Gründe dargelegt, weshalb wir leider nicht in der Lage sind, vor

Ablauf mehrerer Monate die definitiven Einnahmenerfolge aus dem Beförderungsgeschäfte zu wissen. Wir sind daher zunächst auf die provisorischen Erfolgsergebnisse angewiesen. Diese waren zunächst unerfreulich, denn sie blieben in den ersten drei Monaten dieses Jahres um rund 100 Prozent gegenüber den bezüglichen Voranschlagsquoten zurück. Glücklicherweise haben sich aber — wie heute schon sicher feststeht — diese schätzungsweise Annahmen nicht bewahrheitet. Maßgebend sind nur die definitiven Erfolge. Nun liegen diese definitiven Erfolge bereits für den Monat Jänner vor und diese haben eine Erhöhung der provisorischen Ziffern um 71·5 Prozent gebracht, so daß wir nur mehr um 40·2 Milliarden Kronen (oder rund 20 Prozent) gegenüber der voranschlagsmäßigen Jännerquote zurück sind. Wird bedacht, daß die definitiven Einnahmenerfolge auch für Oktober und November 1922 ähnliche Erhöhungen (45 bis 51 Prozent) der provisorischen Erfolge ergeben haben, so kann für die Monate Februar und März 1923 füglich mit einer 50 prozentigen Minderstellung der provisorischen Erfolge gerechnet werden, so daß der Ausfall an Verkehrseinnahmen für diese Monate gegenüber dem Voranschlage mit nur 20·2, beziehungsweise 26·6 Milliarden Kronen und sohin für das erste Vierteljahr 1923 mit nur 87 Milliarden Kronen anzunehmen ist. Da die provisorischen Verkehrseinnahmen für April 1923 auf neue Weise ermittelt wurden, dürfte der Unterschied zwischen provisorischen und definitiven Erfolgen in diesem Monate sich erheblich vermindern und vielleicht etwa nur 5 bis 10 Prozent betragen, was für diesen Monat einen Einnahmenausfall von lediglich 30 Milliarden Kronen gewärtigen ließe. Eine in der Zukunft noch günstigere Gestaltung der Ergebnisse bleibt vor allem von der Besserung unserer Wirtschaftslage abhängig.

Auch die „Verschiedenen Einnahmen“ weisen einen erfreulichen Fortgang auf, indem gegenüber einer Präliminarquote von rund 16 Milliarden Kronen im ersten Vierteljahre 20 Milliarden Kronen (+ 4 Milliarden Kronen) an derartigen Eingängen zu verzeichnen waren.

Fassen wir nun das Ergebnis dieser Feststellungen zusammen, so ist als Tatsache feststehend, daß gegenüber einem voranschlagsmäßigen Defizit von 127 Milliarden Kronen im Monate Jänner auf Grund der definitiven Gebarungserfolge ein solches von lediglich 97 (— 30) Milliarden Kronen nachzuweisen ist, daß sohin der Jänner eine Herabminderung von rund 24 Prozent gegenüber dem voranschlagsmäßigen Ausfalle ergeben hat; gegenüber einem voranschlagsmäßigen Defizit von 404 Milliarden Kronen im ersten Jahresviertel kann im Sinne der vorstehenden Begründungen ein solches von lediglich 290 Milliarden Kronen erwartet werden, in welcher Ziffer eine Besserung gegenüber der voranschlags-

mäßigen Annahme im ersten Vierteljahr um immerhin 114 Milliarden zum Ausdruck käme. Wenn nun in den restlichen drei viertel Jahren der voranschlagsmäßige Betriebsabgang in gleicher Weise sich verringern würde, so ergäbe dies eine Herabminderung des voranschlagsmäßigen Betriebsabganges von 1318 Milliarden Kronen um 400 bis 450 Milliarden Kronen, also auf 870 bis 920 Milliarden Kronen noch im Jahre 1923, das ist in der ersten Hälfte der zur Sanierung zur Verfügung stehenden Zeit. Für eine solche Entwicklung haben wir immerhin einige berechtigte Anhaltspunkte. Voraussetzung für sie ist nur, daß das Verhältnis in den Einnahmen und Ausgaben sich nicht verschlechtert; eine solche Verschlechterung dürfte insbesondere in dem Sinne nicht eintreten, daß etwa den der Leistung entsprechend gesteigerten Betriebsausgaben nicht auch entsprechend erhöhte Einnahmeneingänge gegenüberstehen. Ein solches Mißverhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen müßte sich aber sicher dann ergeben, wenn wir unter den Selbstkosten fahren, in welcher Richtung eine Überprüfung der Tarifverhältnisse unerlässlich sein wird. Dem verbleibenden rechnungsmäßigen Betriebsabgange müssen zur richtigen Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Bundesbahnen die mit dem voraussichtlichen Betrage von etwa 600 Milliarden Kronen eingehenden Eisenbahnverkehrssteuern gegenübergestellt werden, welche aus allgemein staatlichen Gründen auf die Tarife der Bundesbahnen drücken und die daher wirtschaftlich als Einnahmen der Bundesbahnen anzusehen sind und demgemäß im gleichen Maße den Abgang weiter verringern.

Meine verehrten Damen und Herren! In der heutigen Debatte wurde eine Reihe von Beschwerden, eine große Anzahl von Wünschen neuerlich vorgebracht, obwohl das ganze Kapitel der Bundesbahnen bereits im Finanz- und Budgetausschuß und auch schon im Nationalrate eingehendst erörtert und auch manches von dem besprochen worden ist, was heute abermals hier vorgebracht worden ist. Diese Beschwerden und Anfragen beziehen sich auf die verschiedensten Zweige der Bundesbahnverwaltung. Ich möchte mir gestatten, auf einige dieser Fragen später zurückzukommen und zunächst nur auf eine aktuelle, die Gegenwart betreffende Angelegenheit mit einigen Worten hinzuweisen. Es betrifft dies die Frage des Zugverkehrs, die Neuregelung unserer Verkehrsverhältnisse, insbesondere die Frage, ob es möglich gewesen ist, den Zugverkehr im heurigen Sommer gegenüber dem Sommer des Vorjahres wesentlich zu verbessern.

Wenn ich einen Vergleich über die Entwicklung des Personenverkehrs im heurigen und im vorjährigen Sommer ziehe, so kann ich zu meiner Freude feststellen, daß sich die Verhältnisse ganz erheblich gebessert haben, und zwar was den Zustand der Fahrbetriebsmittel, die Regelmäßigkeit der

Verkehrsabwicklung und die Zugverbindungen betrifft. Was die letzteren anbelangt, so haben wir mit 1. Juni d. J. im Einvernehmen mit den beteiligten Auslandsbahnen neue D-Züge zwischen Wien und Frankfurt am Main mit Anschluß über Würzburg nach Hamburg eingeführt, deren Verkehr nach Beilegung des Ruhrkonfliktes bis Köln und in das Ruhrgebiet ausgedehnt werden wird. Wir haben ferner eine neue Nacht Schnellzugsverbindung von München über die Tauernbahn nach Triest und Jugoslawien geschaffen. Der Verkehr Wien—München wurde durch erhebliche Kürzung der Fahrdauer bei den Tages Schnellzügen über Simbach bedeutend verbessert. Den Orientexpresszug, dessen Verkehr auf den deutschen Strecken anlässlich der Ruhrgebietsbesetzung eingestellt worden ist, führen wir seither über den Arlberg und die Besetzung dieses Zuges ist auch auf diesem Wege sehr zufriedenstellend. Die Tagesverbindung von Wien—Südbahnhof über Leoben nach Villach und Wienz wurde durch Herstellung neuer Schnellzugsanschlüsse mit durchlaufenden Wagen von Villach über Tarvis nach Italien ausgestaltet. Außerdem haben wir für die Zeit des größten Reiseverkehrs neue Saisonschnellzüge von Wien über Selzthal nach Innsbruck und von Wien Südbahnhof über Leoben nach dem Wörthersee vorgesehen. Im Verkehr mit der Tschechoslowakei ist je ein neues Schnellzugspaar von Wien über Znaim nach Prag und Reichenberg, sowie von Wien über Lundenburg nach Brünn eingeführt worden.

Neben dieser Ausgestaltung des Schnellzugsverkehrs haben wir uns auch bemüht, den Fernpersonenzugsverkehr durch Herstellung neuer Anschlüsse möglichst zu verbessern.

Die bisherige Verkehrsentwicklung ist sehr zufriedenstellend; insbesondere sind die Schnellzüge sehr gut besetzt. Die im Vorjahre beklagten großen Verspätungen im Fernzugsverkehr haben in der letzten Zeit fast ganz aufgehört, was wohl in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß sich die Lokomotiven heuer infolge sorgfältiger Instandsetzung während der Wintermonate in einwandfreiem Zustande befinden. Auf strengste Einhaltung der Ordnung und Reinlichkeit in den Zügen wurde durch strenge Weisungen an die Außendienststellen und durch eine beharrlich verfolgte Erziehung jenes Teiles des Publikums, dessen Sinn für Ordnung und Reinlichkeit bisher so viel zu wünschen übrig ließ, nach Kräften hingewirkt. Wir haben auch in dieser Beziehung sehr günstige Erfolge zu verzeichnen.

Was die in den letzten Tagen und auch in der heutigen Presse neuerlich aufgetauchten Klagen über Anstände beim Fahrkartenvorverkauf anbelangt, so muß ich wohl darauf hinweisen, daß eine völlig klaglose Abwicklung des Fahrkartenvorverkaufes bei dem derzeitigen Massenandrang großen Schwierig-

keiten begegnet. Ich habe aber Veranlassung getroffen, daß die verschiedenen Fahrkartenausgabestellen ständig überwacht werden, und werde alles anstreben, um auftretende Mißbräuche und gröbere Unzukömmlichkeiten mit aller Energie sofort und gründlich abzustellen. *(Zustimmung.)*

Eine überaus wichtige Angelegenheit, die hier heute, glaube ich, zunächst vom Abg. Scheibin mit einigen Worten besprochen worden ist, die für die Entwicklung unserer Bundesbahnen, schließlich aber auch für das Ansehen, das sie genießen und genießen müssen, von größter Bedeutung ist, nämlich die Frage der Brennstoffbeschaffung, will ich auch mit einigen Worten hier erörtern und dem hohen Hause Mitteilung von einer Neueinführung machen, die ich auf diesem Gebiete getroffen habe.

Die Brennstoffbeschaffung (Koh- und Brechkohle, Koks, flüssige Brennstoffe und Brennholz) wird gegenwärtig im Verkehrsministerium für den Bedarf der Bundesbahnen einheitlich besorgt. Mehrfache Erwägungen haben es als zweckmäßig erscheinen lassen, die Brennstoffbeschaffung aus dem Wirkungskreise des Ministeriums auszuschneiden und sie einer Bundesbahndirektion zu übertragen.

Demnach wurde verfügt, daß bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost ein viergliedriger Brennstoffbeschaffungsausschuß aufgestellt wird, der aus dem technischen Vizepräsidenten dieser Bundesbahndirektion, aus dem Zugförderungsreferenten der Bundesbahndirektion Wien-West und aus je einem Bundesbeamten des Verkehrs- und montanistischen Dienstes des Bundesministeriums für Handel und Verkehr besteht. Dieser Ausschuß entscheidet über die gesamte Brennstoffbeschaffung der Bundesbahnen, abgesehen von geringfügigen Haudepinkäufen, welche die Bundesbahndirektionen nach wie vor gelegentlich tätigen können.

Zur Besorgung der Geschäfte dieses Ausschusses werden die vom Ministerium an die Bundesbahndirektion Wien-Nordost abzugebenden Beamten in einer der Zugförderungsabteilung angegliederten Gruppe zusammengefaßt.

Um dem Beschaffungsausschuß die Erfahrungen der einschlägigen Privatwirtschaft nutzbar zu machen, wird ihm ein Beirat aus drei Persönlichkeiten der einschlägigen Wirtschaftszweige an die Seite gestellt, der berufen sein soll, dem Ausschuß über Verlangen Gutachten in Angelegenheiten der Brennstoffbeschaffung zu erstatten.

Eine weitere wichtige Frage, die in der allernächsten Zeit die Bundesbahnverwaltung beschäftigen und von großer Bedeutung auch für die Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse sein wird, ist die neue Fassung unserer Gütertarife.

Um den Gütertarif, der einerseits infolge der vielfachen gewaltigen linearen Erhöhungen der letzten Jahre, andererseits infolge der grundlegenden

Verschiebungen im Werte der Güter, den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr voll entspricht, diesen Verhältnissen anzupassen ist, eine durchgreifende Überprüfung der Tarifgrundlagen, wie sie in den für alle Bahnen Österreichs geltenden gemeinsamen Gütertarif I B festgelegt sind, vorgenommen worden.

Der Schwerpunkt der sich hieraus ergebenden Tarifänderungen liegt in der Neueinreihung der verschiedenen Güter in die zugehörigen Tarifklassen (Güterklassifikation). Hierbei wurde von dem Gesichtspunkt ausgegangen, daß alle jene Güter, die am 1. Jänner 1918 generell in eine höhere Tarifklasse versetzt wurden, nach Maßgabe der besonderen Verhältnisse jedes einzelnen Gutes und im Hinblick auf die volkswirtschaftlichen Rückwirkungen in die angemessene niedrige Tarifklasse versetzt werden. Im allgemeinen soll die Neueinstellung in die einzelnen Tarifklassen unter Bedachtnahme auf die Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrmengen und auf die Bedeutung der Güter erfolgen. Auch sollen in den allgemeinen Tarifbestimmungen jene Erleichterungen Platz greifen, die sich im Interesse einer Förderung des Verkehrs als notwendig erweisen, so insbesondere in den Vorschriften über die Güterbenennung im Frachtbriefe, in der Abschaffung der Bestimmungen über die hochwertigen Güter, in der Gestaltung des Nebengebührentarifs und vieles andere mehr. Das Tariffchema soll eine Erweiterung und Ausgestaltung erfahren, indem eine Reihe von allgemeinen Ausnahmetarifen, die bisher in den Gütertarifen Teil II der einzelnen Bahnen vorgesehen waren, nunmehr in besondere Tarifklassen umgewandelt und in das Klassenschema des allgemeinen Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, einbezogen werden. Die betreffenden Ausnahmetarife werden sonach als solche aufhören und dafür als Regelklassen in den gemeinsamen Tarif, Teil I, übernommen werden.

Durch alle diese Reformen wird an Stelle des jetzigen Tarifs, dessen Aufbau noch auf den Bedürfnissen der Vorkriegszeit beruht, ein den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs möglichst angepaßter neuer Tarif treten. Hierbei soll in gleicher Weise den Bedürfnissen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft wie auch jenen der Verbraucher Rechnung getragen werden.

Um eine möglichst sachliche und gleichmäßige Berücksichtigung aller hier in Betracht kommenden Interessen sicherzustellen, wurde mit den Handels-, Arbeiter- und Landwirtschaftskammern eine Einigung wegen Mitwirkung bei den betreffenden Tarifarbeiten in der Form der Schaffung einer besonderen einseitigen Interessentvertretung getroffen.

Der Entwurf des neuen, nach den vorstehenden Grundsätzen aufgestellten und in engerer Fühlung mit allen beteiligten Interessentengruppen aufgestellten Gütertarifs Teil I, Abteilung B, liegt

bereits vor und bildet jetzt den Gegenstand der Beratungen im Schoße der Eisenbahnen und der erwählten Interessentvertretung.

Nach Abschluß der die Neuordnung des Gütertarifs Teil I, Abteilung B, betreffenden Tarifarbeiten werden auch die Grundlagen des Gütertarifs, Teil II, der österreichischen Bundesbahnen einer eingehenden Überprüfung unterzogen werden, die darauf abzielt, diesen Tarif den allgemeinen neuen Tarifgrundlagen sowie den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen.

Ob die gegenwärtige ungünstige finanzielle Lage der Bundesbahnen mich nicht zwingen wird, noch vor dieser durchgreifenden Tarifrevision eine Anpassung der Bundesbahntarife an die neuerlich gestiegenen Betriebsauslagen durchzuführen, ist von dem Ergebnisse der diesbezüglich schwebenden Untersuchungen abhängig. Jedenfalls kann ich die Versicherung abgeben, daß gegebenenfalls eine Hinaufsetzung der Tarife nur in dem unumgänglich notwendigen Ausmaße erfolgen und in sehr mäßigen Grenzen gehalten sein würde.

Diese Frage, die ebenfalls den Finanz- und Budgetausschuß schon beschäftigte und heute abermals Gegenstand breiter Erörterungen war, nämlich die Frage der Wohnungsfürsorge im allgemeinen und insbesondere die Fürsorge für die sogenannten Waggonbewohner möchte ich zunächst mit dem Hinweis auf meine seinerzeitigen Erklärungen im Finanz- und Budgetausschuße beantworten.

Ich möchte feststellen, daß das Bundesministerium für Handel und Verkehr und insbesondere die Bundesbahnverwaltung mit aller Intensität bemüht ist, diesem schweren Übelstand, den man nicht allein vom rein menschlichen Standpunkt beklagen muß, sondern der auch von ungünstigen finanziellen Folgen für die Bundesbahnverwaltung selbst verbunden ist, möglichst zu beseitigen. Ich kann diesbezüglich mitteilen, daß die Bundesbahnverwaltung getrachtet hat, die Waggonbewohner, soweit sie aus Angehörigen der Bundesbahnverwaltung selbst bestanden haben, möglichst abzubauen, und daß dies auch gelungen ist, mit Ausnahme jener Anzahl von Waggonbewohnern, die nunmehr durch Flüchtlinge aus Südtirol zugewachsen sind, die sich bekanntlich zum großen Teil in Innsbruck und Hall in Tirol angesiedelt haben.

Eine schwierigere und kompliziertere Frage ist die Frage der Beseitigung dieses Notstandes bei der Südbahn.

Die Südbahn erwartet Hilfe von der genossenschaftlichen Bautätigkeit, doch kann diese in Anbetracht der staatsfinanziellen Lage nur langsam wirken. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat nicht unterlassen, die Südbahn auf die Notwendigkeit äußerster Anstrengungen zur Abhilfe aufmerksam zu machen und namentlich im Wege

der gemeinsamen Arbeit mit den örtlichen Wohnungsämtern alles aufzuwenden, um für die Wagenbewohner Wohnungen verfügbar zu machen. Augenblicklich ist das Ministerium bestrebt, Mittel bereitzustellen, um der Wohnungsnot hinsichtlich der Südbahnbediensteten abzuhelfen, und ich kann dem hohen Hause die Mitteilung machen, daß gerade am heutigen Tage im Ministerium für Handel und Verkehr eine diesbezügliche, diese wichtige Frage betreffende Besprechung zwischen dem Referenten des Bundesministeriums einerseits und den Vertretern der Südbahn andererseits stattgefunden hat.

Wenn ich mir schon früher gestattet habe, grundsätzlich die Stellungnahme des Bundesministeriums in der Frage der Brennstoffbeschaffung mitzuteilen, so will ich noch auf einige diesbezügliche spezielle Beschwerden, die heute hier vorgebracht worden sind, mit wenigen Worten zurückkommen. Es ist die Beschwerde erhoben worden, daß die Bundesbahnverwaltung nicht die Kirchbichler und Heringer Kohle für ihre Zwecke verwende, beziehungsweise zu wenig verwende. Diesbezüglich bitte ich das hohe Haus, zur Kenntnis zu nehmen, daß wir bei Auswahl unserer Bahnkohle bestrebt sind, nach Möglichkeit inländische Vorkommen zu berücksichtigen. Leider läßt deren Beschaffenheit für die Eisenbahnen nur eine geringe Verwendungsmöglichkeit zu. So ist die Kirchbichler Kohle sehr schwefelhaltig und greift damit die kupfernen Feuerbüchsen unserer Lokomotiven zu stark an, so daß es unwirtschaftlich wäre, damit zu fahren. Wir haben jedoch die neue Elektrowerkstätte in Innsbruck-Westbahnhof eigens zur Verwendung der Kirchbichler Kohle eingerichtet, um wenigstens auf diese Weise uns auch dieser Kohle zu bedienen.

Die Beschwerde des Herrn Abg. Scheibein, daß ihm die Kohlenlieferungsverträge der österreichischen Bundesbahnverwaltung nicht mitgeteilt worden sind, kann ich damit beantworten, daß ich selbst vor einigen Tagen dem Herrn Abg. Scheibein ein Verzeichnis dieser Kohlenlieferungsverträge brieflich zukommen ließ. Ich bedanere außerordentlich, daß es ihm tatsächlich nicht zukam, und stelle ihm sehr gerne das Verzeichnis zur Verfügung, das nur eine Kopie dieses Briefes ist. Ich möchte nur feststellen, daß diese Kohlenlieferungsverträge zu einem großen Teil mit dem heurigen Jahre ablaufen und daß es dadurch möglich werden wird, auch eine Änderung hinsichtlich des Bezuges der Kohle eintreten zu lassen, wobei einerseits den Bedürfnissen nach hochwertiger Kohle, andererseits dem vaterländischen Bedürfnisse nach Berücksichtigung der heimischen Kohle entsprochen werden kann.

Die Frage des Innsbrucker Hauptbahnhofes hat uns ebenfalls im Finanz- und Budgetausschuß beschäftigt und ich kann darauf hinweisen, daß wir von seiten der Bundesbahnverwaltung wenigstens

bemüht sind, im Rahmen der finanziellen Mittel diesen Wünschen entgegenzukommen. Ebenso gilt dies bezüglich des Baues der Bahn Landeck—Tösens.

Eine Beschwerde, die heute auch dem hohen Hause vorgetragen wurde, betrifft die Leihwagenmieten in Frankenuwährung. Darauf erlaube ich mir folgendes zu antworten:

Die österreichischen Bundesbahnen mußten wegen Mangels einer genügenden Zahl eigener Wagen offene Güterwagen von Leihgesellschaften anmieten. Die bezüglichlichen Verträge, die als für uns günstig bezeichnet werden müssen, lauten lediglich auf Zahlungen in Mark und österreichischen Kronen; sie laufen noch im heurigen Jahre aus. Gegen Zahlung in Franken haben wir keine Wagen in Miete und auch nie in Miete gehabt, dagegen müssen wir auf Grund des internationalen Wagenverkehrsübereinkommens für fremde Wagen die Laufmiete in französischen Franken zahlen, so insbesondere für Wagen der Tschecho-Slowakei; nur im Verkehr mit Deutschland und Ungarn, wie mit der Südbahn konnte eine Abrechnung in Mark festgesetzt werden. Diese Zahlungen hängen jedoch nicht von uns ab, sondern sind durch unsere Anteilnahme an dem internationalen Verkehr bedingt.

Die Frage bezüglich der Unfallrentner verdient eine Antwort nach der Richtung hin, daß diese Angelegenheit eigentlich in das Bundesministerium für soziale Verwaltung gehört, daß ich jedoch den Appell des Herrn Abg. Scheibein gern berücksichtigen will und den diesbezüglichen Wunsch dem Herrn Bundesminister für soziale Verwaltung vortragen werde. Ich möchte nur darauf erwidern, daß das Bundesministerium für soziale Verwaltung, soweit meine Informationen reichen, einen Gesekentwurf vorbereitet, wonach die Altrenten den heutigen Geldverhältnissen angenähert werden sollen. Die Neurentner sind insofern bereits günstiger gestellt, als ihre Rente unter Zugrundelegung des zum Zeitpunkt des Unfalls bezogenen Verdienstes bemessen ist.

Eine Angelegenheit, über die ich nicht hinweggehen darf, weil sie sicherlich von der Außenwelt, beziehungsweise allen Personen, die außer diesem hohen Hause in politischen Dingen ein Urteil besitzen wollen, nicht übergangen würde, nämlich die Frage der Verwendung von Salonwagen, will ich mit einigen Worten streifen. Der Herr Abg. Scheibein hat die Beschwerde vorgebracht, daß einzelnen Personen, die auf Grund eines Besitzes von 18 Freikarten I. Klasse einen Salonwagen benutzen, ein Vorrecht diesbezüglich zugute käme. Ich möchte feststellen, daß das auf Grund unserer Tarifbestimmungen bisher möglich gewesen ist. Die Beschwerde, die er vorgebracht hat, daß angeblich einzelne Personen — und er nannte einzelne Persönlichkeiten — mit weniger Karten derartige Salonwagen benutzen, veranlaßt mich dazu, zu erklären, daß sich das

Bundesministerium für Verkehrsweisen und ich mit dieser Frage eingehend beschäftigen und untersuchen, ob nicht die diesbezügliche Bestimmung gelegentlich der Regelung der tarifarischen Bestimmungen überhaupt vollständig geändert werden sollte. Es scheint da diesbezüglich wirklich eine zu große Begünstigung für jene Personen zu bestehen, die sich in den Genuß eines derartigen Salonwagens setzen können.

Der Herr Abg. Clesin hat heute hinsichtlich postalischer Wünsche einen Wunsch auf Verstaatlichung der Telephonleitung für die meteorologische Sonnenblick-Station vorgebracht. Ich möchte ihm diesbezüglich antworten, daß bereits die General-Post- und Telegraphendirektion es sich zur Aufgabe gemacht hat, an die Verstaatlichung dieser Telephonleitung heranzugehen, daß also die Wünsche, die diesbezüglich gestellt werden, in Erfüllung gehen werden und somit einem Bedürfnisse Rechnung getragen wird, das allseits anerkannt wurde.

Mit diesen Ausführungen, die ich an das hohe Haus in Angelegenheit der Bundesbahn- und Postverwaltung gerichtet habe, bitte ich Sie, zur Kenntnis zu nehmen, daß wir ernstlich bestrebt sind, allen Ihren Beschwerden, soweit es im Rahmen unserer Betriebe möglich ist, Rechnung zu tragen und alle Ihre Wünsche zur Ausführung zu bringen. Ich bitte das hohe Haus und alle Parteien dieses hohen Hauses, die schwierigen Arbeiten, die auf diesen Gebieten unserer öffentlichen Verwaltung zu leisten sind, durch Rat und Tat in weitestgehendem Maße zu unterstützen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Winnler: Hohes Haus! Wir haben soeben aus den Ausführungen des Herrn Bundesministers für Verkehrsweisen vernommen, welche Vorbereitungen getroffen werden, um den Bahnverkehr sowie alle Betriebe bestens zu leiten, was auch die Bevölkerung anerkennt. Im Lande Salzburg aber, das zu vertreten ich die Ehre habe, gibt es Strecken, die oft vier bis sechs Stunden von der Bahn entfernt sind und die Leute haben dort nichts anderes als die klägliche, einsame Post, die sie bis jetzt tagtäglich bekommen haben. Ich möchte aber die Aufmerksamkeit des hohen Ministeriums darauf lenken, daß es die Landbevölkerung nicht versteht, daß man tatsächlich darangeht, die Briefträger abzubauen. Ich verweise im Lande Salzburg nur auf die herrlich schön gelegene Bezirkshauptmannschaft Lungau. Dort geht die Tauernstraße von Radstadt hinüber. Man fängt nun an, bei den Straßenmachern abzubauen. 16 Wegmacher waren dort angestellt, um in diesem beschwerlichen Terrain hoch oben auf den Bergen den Schnee auszuschaufeln, und jetzt baut man sie bis auf 7 ab. Das Volk sagt sich, daß es sehr gerne bereit ist, alle Lasten zum Wiederaufbau zu tragen, aber daß man gerade ihnen das wenige, was sie

an staatlichen Betrieben haben, auch noch nimmt, das verstehen die Leute nicht. Gerade da möchte ich die hohe Regierung bitten, es möge das Finanzministerium in diesem Belange nicht so zugeknöpft sein. Am 15. Juni errichtete man die Tauernpost. Es gibt doch gewiß viele Leute in der dort gelegenen Bezirkshauptmannschaft, die bei der Landesregierung in Salzburg zu tun haben, aber weder eine Fahrpost von Untertauern bis Tweng noch sonst rührt sich etwas. 7 Wegmacher sollen das machen, was früher 16 geleistet haben. Es ist das ja tatsächlich keine Ersparnis. Denn diese alte Römerstraße wird in kurzer Zeit so verfahren sein, daß sie überhaupt nicht mehr fahrbar sein wird, weil 7 Menschen das nicht leisten können, was 16 geleistet haben. Da sehe ich also keine Ersparnis. So muß der arme Lungauer, wenn er bei der Gewerbekammer oder Landesregierung etwas zu tun hat, sich auf die Eisenbahn setzen, für die er 120.000 K zahlen muß, dann muß er bis 5 Uhr nachmittags warten, fährt dann den nächsten Tag und die Nacht bis 9 Uhr früh, bis er in Salzburg ermüdet ankommt. Das sind Verhältnisse, die wirklich nicht gerechtfertigt sind, und auch das Landvolk draußen versteht es nicht, daß es bei uns Staatsbürger erster, zweiter, dritter und vierter Klasse gibt. Es sagt sich ganz mit Recht, daß zum Zahlen die Steuerämter uns wohl finden, die Vorschriften bekommen wir, Rechte aber haben wir keine. Im Flachgau ist vor kurzem wieder eine Postablagestelle, Elzhausen, abgebaut worden. Dort kommt die Post von Kasern hin, das ist eine Vorstation vor Salzburg. Dort ist ein Briefträger. Jetzt ist die Anordnung ergangen, daß dieser Briefträger wöchentlich dreimal die Gemeinden Bergheim, Elzhausen und Günden besucht. Wer aber die Gegend dort kennt, weiß, daß der Briefträger, auch wenn er sich nicht an den Achtstundentag hält, sondern um 4 Uhr früh aufsteht, seine Briefe zusammenpackt und bis 8 Uhr abends herumläuft, tatsächlich nicht dreimal in der Woche dorthin kommen kann. Wenn man aber etwas so anordnet, daß es tatsächlich undurchführbar ist, dann ist es kein Wunder, wenn sich die Leute in den Gemeinden sagen: Ja, jetzt fängt man an, bei den Briefträgern zu sparen, auf der anderen Seite lesen wir aber, daß die Theater in Wien ein so großes Defizit aufweisen! Das Landvolk sagt sich: Ich habe weder das Burgtheater gesehen, noch die Oper, dieses schöne Gebäude, und werde es nicht sehen und doch muß ich dafür mitbezahlen; das wenige aber, was ich habe, den Briefträger, baut man mir ab! Solche Gedanken sind gewiß gerechtfertigt. *(Zustimmung.)* Vor kurzer Zeit wurde auch bei dem Postamt Obertrum in der Weise abgebaut, daß das Amt nur drei Stunden pro Tag Dienst macht. Das Postamt Obertrum ist gewiß nicht für mich allein da, aber es ist auch mein Postamt. Wenn ich nun

heute abends ein Telegramm aufgabe — ich bin zwei Stunden von der Bahn entfernt —, so bin ich, wenn ich heute abends wegfahre, früher dort als das Telegramm, weil nach 12 Uhr mittags die Telegramme nicht mehr ausgehoben werden, weil keine Dienststunden mehr sind. Das kostet mich hier 10.000 K und am nächsten Tag, wenn ich schon einen halben Tag zu Hause bin, kommt der Depeschenträger und hat auch 10.000 K Zustellungsgebühr zu bekommen. Da bin ich aber schon zu Hause, natürlich auf dem Gehweg. Das ist doch keine Verbindung mehr! Wir sind in Salzburg von der Station Seekirchen im Flachgau zwei Stunden entfernt. Gewiß ist es nicht gleichgültig, sowohl für den Landwirt, als auch für den Gewerbetreibenden, ob ich Loko bei der Bahn sitze, oder nicht bei der Bahn bin. Ich muß schon fast ein Paar Doppler ablaufen, bevor ich zur Eisenbahn komme und meine Produkte kann ich nie so verkaufen wie der, der bei der Bahn ist, weil dieser viel mehr Geschäftsverbindungen hat, aber an Steuern und Umlagen zahle ich daselbe. Das ist eine Ungerechtigkeit. Deswegen sage ich, daß es ungerecht ist, daß man heute im Staate Bürger erster, zweiter und dritter Klasse hat. Daselbe muß man sagen, wenn man die Postverhältnisse in Mattsee ansieht. Mattsee ist ein Kurort und an seinem Postamt hängen noch mehrere Postämter daran. Das muß alles in der Runde gehen. Der Weg nach Seekirchen, vom Fuhrwerk gefahren, kostet, sage und schreibe 1.100.000 K pro Monat. Ein Einspanner oder Fiaker bekommt 70.000 K, der Postmeister dort bekommt nur 30.000 K pro Tag. Es ist selbstverständlich, daß sich das von selbst aufhören wird, weil der Diener, der die Pferde begleitet, mehr kostet und er sich kaum den Hufbeschlag leisten kann. Schließlich werden wir draußen überhaupt ohne Post sein. Ich möchte schon bitten, daß die hohe Regierung bei solchen Kleinigkeiten nicht so knauserisch vorgeht. Warum wir sie bitten, ist, daß man uns, die wir dem Staate treu und eifrig dienen, auch weiterhin diese Kleinigkeiten belasse.

Noch ein paar Worte möchte ich über die Eisenbahn reden. Am 29. August vorigen Jahres schickte von uns, von Obertrum, ein braver Händler, ein Fleischhauer, der immer nach Wien geliefert hat — ich bitte, im vorigen Jahr, wo noch die Fleischnot in Wien war —, einen Waggon gestochener Kälber nach Wien. Die Kälber wurden am 28. gestochen, nachts waren sie im Kühlhaus, in der Früh wurden sie nach Seekirchen geführt, dort vorschriftsmäßig einwaggoniert und mit dem nächsten durchgehenden Frachtgüterzug nach Wien weiter geschickt. Man schickt sie auch heute noch so. Was war aber die Folge? Sie wurden ganz genau nach der Vorschrift einwaggoniert. Es war ein Waggon Kälber und zwei Maifschweine. In Wien wartete die Firma Tiez auf die Kälber. In Altnang-Buch-

heim ist aber der Waggon heißgelaufen, er wurde beiseite gestellt und die Eisenbahn hatte nicht so viel Macht, sie brachte nicht so viel Interesse auf, daß sie sofort den Waggon entleert und den Transport dem nächsten Zug wieder angegliedert hätte — er ist doch eine leichtverderbliche Sache gewesen. Gerade als Landwirt ärgert es einen, wenn man so etwas sieht. Und von dieser Stelle aus wird so häufig gesagt, daß wir nichts leisten! Es ist doch geradezu frivol, einen ganzen Waggon Kälber und Schweine, die man in Salzburg verladen und nach der Großstadt Wien geschickt hat, derartig verderben und verfaulen zu lassen, um weniger Arbeit zu haben. In Altnang-Buchheim wurde der Waggon abgestellt und blieb dort stehen. Erst am nächsten Tag — bei der großen Hitze, es war Ende August des vorigen Jahres — hat man sich bewegen gefühlt, den Waggon nach Wien weiterzuleiten. Er kam erst am Samstag hier an — am Mittwoch war er aufgegeben worden. Er wurde dann, nach St. Marg geleitet. Der Waggon war noch plombiert, aber nicht mit derselben Waggonnummer, sondern er wurde umgeladen. Als am nächsten Tag die Kälber ankamen, waren sie total verdorben und es sind die Würmer auf dem Fleisch herumgekrochen. Dieser Metzgermeister hat einen Schaden von über 20 Millionen erlitten. Er machte eine Schadenserzagsklage gegen das Eisenbahnministerium, bis heute hat er aber keinen Heller bekommen. Die Herren in Altnang-Buchheim, die doch aus dem Frachtbrief wissen, was für eine Ware da enthalten ist, hätten, wenn sie ein bißchen Ehrgefühl hätten, die Verpflichtung gehabt, ein so leicht verderbliches Gut in einen anderen Wagen hinüber zu laden und diesen an den nächsten Zug anzuhängen. Diese Herren reden sich aber heute darauf aus, man hätte dazu 14 Tage Zeit gehabt, weil die Vorschriften nichts anderes besagen. Das macht schlechtes Blut im Volke, wenn man sieht, wie mit der Ware umgegangen wird. Die Leute haben vielleicht gar kein Empfinden dafür, daß man oft ein ganzes Jahr warten muß, bis ein Kalb geboren wird. Und wenn man es dann in die hungrige Großstadt liefern will, wird in so willkürlicher Weise damit umgegangen, und zwar von Leuten, die sich dabei vielleicht denken, wenn ich kein Kalbfleisch bekomme, braucht es der andere auch nicht zu essen. Und so wird das gute Fleisch den Wurmern überlassen. Solche Herren sitzen heute noch an der Dienststelle, sie werden nicht zur Verantwortung gezogen und es ist keine Untersuchung eingeleitet worden. Ich möchte schließlich die Regierung noch einmal bitten, in diesen Postangelegenheiten nicht kleinlich zu sein und hier Ordnung zu schaffen. (Beifall.)

Da niemand mehr zum Worte gemeldet ist, wird die Debatte geschlossen. Die Spezialbericht-

erstatter Steinegger und Pauly verzichten auf das Schlusswort.

Es wird zum 11. Abschnitt „Bundesfinanzgesetz“ übergegangen.

Spezialberichterstatter **Kollmann** (für Heindl):

Hohes Haus! Die Verhandlungen des Voranschlages in diesem Hause haben gegenüber den Biffen, die der Herr Hauptreferent am Beginne der Beratungen angeführt hat, keine Veränderung gebracht. Es sind sowohl in den Einnahmen wie in den Ausgaben genau dieselben Biffen in Geltung, die der Herr Generalberichterstatter zu Beginn der Verhandlungen bekanntgegeben hat.

Es erübrigt jetzt noch die Beschlussfassung über das Schlussgesetz, das Bundesfinanzgesetz. Das Bundesfinanzgesetz beinhaltet im Artikel 1 die Gesamtsumme der bewilligten Ausgaben sowie auch die Gesamtsumme der bewilligten Einnahmen. Die Artikel 2, 3 und 4 beinhalten die Bedingungen, an welche die Ausgaben geknüpft sind. Es wird in diesen angeordnet, daß Ausgaben nur für jenen Zweck gemacht werden dürfen, für welchen sie eingestellt sind. Eine Verwendung von Summen, die auf der einen Seite erspart werden, zu anderen Zwecken ist unzulässig. Im Artikel 4, auf den ich besonders aufmerksam mache, weil er im Finanz- und Budgetausschuß eine Erklärung zur Folge gehabt hat, ist insbesondere angeführt, daß Ausgaben, wenn sie auch präliminiert sind, nur dann gemacht werden sollen, wenn sie wirklich zwingend notwendig sind und wenn sie insbesondere nicht mit dem Wiederaufbaugesetz im Widerspruch stehen.

Was die Überschreitungen anlangt, so ist im Artikel 4 auch diesbezüglich eine bestimmte Weisung enthalten. Es sollen Überschreitungen in den einzelnen Ressorts nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen zur Auszahlung gelangen dürfen, aber auch nur dann, wenn die Bestimmungen des Wiederaufbaugesetzes dadurch nicht verletzt werden. Der Bundesminister für Finanzen hat dann periodisch dem Nationalrat über die gemachten Überschreitungen zu berichten.

Im Artikel 5 wird die Regierung ermächtigt, die nach den bestehenden Gesetzen möglichen Steuern, Gebühren, Gefälle und Abgaben einzuheben. Artikel 6 ermächtigt die Regierung weiters, den Abgang im Bundeshaushalt durch die Entnahme aus den Krediten, die im Wiederaufbaugesetz in Aussicht gestellt und mittlerweile auch eingetroffen sind, zu decken.

Im Artikel 7 werden die Wertgrenzen festgesetzt, bis zu welchen der Bundesminister für Finanzen ermächtigt wird, Werte des Staates zu veräußern. Artikel 8 ist die Vollzugsklausel.

Hohes Haus! Die Beratungen des Voranschlages waren, glaube ich, ziemlich gründlich. Es ist eine geraume Stundenanzahl zur Beratung der einzelnen Kapitel verwendet worden und ich denke,

daß eine so gründliche Beratung gewiß ihre Vorteile hat, daß wir aber heute doch sagen müssen, es ist an der Zeit, daß auch diese Voranschlagsdebatte ein Ende nimmt. Es trennen uns nur einige Tage von dem Termin, bis zu welchem das Provisorium für den Monat Juni läuft, und es wäre gewiß für das Haus keine angenehme Arbeit gewesen, wenn es noch einmal eine Verlängerung für einen Monat hätte beschließen müssen. Ich stelle daher den Antrag, daß auch dieses Bundesfinanzgesetz vom hohen Hause angenommen werde. (Beifall.)

Es gelangt die im Laufe der Sitzung verlesene dringliche Anfrage zur Verhandlung.

Dr. **Bauer**: Hohes Haus! Eine Organisation der Angestellten hat gestern, wie dem hohen Hause bekannt ist, beschlossen, ihre Mitglieder zur passiven Resistenz aufzufordern. Ich möchte feststellen, daß ich weder beauftragt noch befugt bin, die Auffassungen, die Forderungen und die Taktik dieser Organisation zu vertreten. Es ist bekannt, daß die Organisation, die diesen Beschluß gefaßt hat, aus Mitgliedern besteht, von denen sicherlich die überwiegende Mehrheit unserer Partei fernsteht. Aber die Bewegung in der Bundesbeamtenschaft ist eine Angelegenheit von höchstem öffentlichen Interesse, eine Angelegenheit, die die öffentlichen Interessen mannigfach berührt und den Staat in mannigfache Gefahren bringt. Es ist daher Pflicht der Volksvertretung, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, von der Regierung Aufklärungen über sie zu verlangen und, wenn dies erforderlich sein sollte, der Regierung ihre Weisungen zu geben. Wir müssen daher auf diese Angelegenheit eingehen und da scheint es mir unerlässlich zu sein, daß ich zunächst an die Vorgeschichte der jüngsten Bewegung unter den Bundesbeamten erinnere.

Ich glaube, ich werde keinerlei Widerspruch begegnen, wenn ich feststelle, daß die letzte Bewegung unter den Bundesbeamten durch Reden angeregt worden ist, die von dem Herrn Bundeskanzler persönlich und von anderen Mitgliedern der Regierung in einer Anzahl von Versammlungen und Kundgebungen, insbesondere in den Monaten März und April, gehalten worden sind. Reden, die unzweideutige Zusagen an die Bundesbeamten enthalten haben. Ich erinnere daran, daß der Herr Bundeskanzler persönlich sehr oft darauf verwiesen hat, daß insbesondere für die Familienerhalter, für diejenigen Bundesbeamten, die für Kinder zu sorgen haben, etwas geschehen müsse, daß er wiederholt darauf verwiesen hat, daß insbesondere das Verhältnis zwischen der Befoldung der höheren und der unteren Kategorien der Bundesbeamten eine Änderung erfahren sollte, und daß er in einer Rede, die wir nicht vergessen haben und die insbesondere die Bundesbeamten selbst nicht vergessen haben, gemeint hat, die Sanierung sei doch jetzt schon so vorgeschritten, daß die Möglichkeit gegeben sei oder

wenigstens in der allernächsten Zeit gegeben sein werde, wie er damals sagte, wenigstens einen ersten Schritt zur Besserung der Lage der Bundesangestellten zu machen. Es unterliegt keinem Zweifel, meine Herren, daß diese Äußerungen des Chefs der Regierung und übrigens auch anderer Mitglieder der Regierung die Bundesangestellten zu ihren Forderungen ermutigt haben, daß die Bundesbeamten ihre Forderungen im Vertrauen auf diese Zusicherungen gestellt haben.

Meine Herren! Wären es die freien Gewerkschaften gewesen, die diese Forderungen gestellt haben, dann würden wir wiederum dasselbe Bild erlebt haben wie so oft: Sie würden hinter der wirtschaftlichen Bewegung politische Absichten vermuten, Sie würden sagen, daß die Sozialdemokraten das Ganze angestiftet haben, um das Sanierungswerk zu stören, und dergleichen. Meine Herren! Die freien Gewerkschaften haben Ihnen diesmal nicht den Gefallen getan, Ihnen dieses Argument zu liefern. Sie haben aus sehr gewichtigen taktischen Erwägungen Zurückhaltung geübt und haben den Vortritt einer Organisation überlassen, von der niemand von Ihnen glauben wird, daß sie nach der Zusammensetzung ihrer Mitgliedschaft unserer Partei zugehörig sei, oder daß sie unter dem bestimmenden Einflusse unserer Partei stehe. Sie können diesmal nicht behaupten, daß die wirtschaftliche Bewegung der Bundesangestellten irgendwelche politische Absichten oder Nebenabsichten verfolgt; Sie stehen einer rein wirtschaftlichen Bewegung gegenüber.

Meine Herren! Die Organisation, von der ich spreche, der Reichsverband der öffentlichen Angestellten, hat also im April ihre Forderungen gestellt. Die Regierung hat nun zunächst diese Organisation sieben Wochen lang auf Antwort warten lassen, wobei sie von Woche zu Woche vertröstet worden ist, und schließlich hat die Regierung am 6. Juni den Bundesangestellten aller Richtungen ihre Antwort mitgeteilt. Die Herren erinnern sich alle daran, daß diese Antwort bei den Bundesangestellten große Erregung hervorgerufen hat, und zwar, wie ich feststellen will, bei den Bundesangestellten ohne Unterschied der Organisationszugehörigkeit und der Parteirichtung und daß die Bundesangestellten über diese Antwort sehr enttäuscht gewesen sind. Diese Enttäuschung hatte mannigfache Gründe, die ich hier nicht im einzelnen zu besprechen gedenke. Ich will nur auf zwei wesentliche Punkte hinweisen. Vor allem haben die Bundesangestellten aus der Antwort der Regierung unzweifelhaft den Eindruck gewonnen, daß es der Regierung nicht so sehr darum zu tun gewesen ist, den Bundesangestellten irgendwelche Zugeständnisse zu machen, ihre Lage irgendwie zu verbessern, sondern ausschließlich darum zu tun war, das Indergesetz los zu werden (*Zustimmung*), daß alle die Zusagen, die vorausgegangen sind, alle die

Versprechungen, daß für die Kindererhalter etwas geschehen müsse und dergleichen, all das nichts anderes war als der Vorwand, unter dem man das Indergesetz beseitigen zu können geglaubt hat. Es sollten die kleinen Zugeständnisse, die die Regierung anbot, nichts anderes als der Köder sein, um die Bundesangestellten dazu zu bewegen, daß sie auf die Sicherung, die in dem Indergesetz gelegen ist, verzichteten.

Das, meine Herren, zwingt mich nun, über die Frage des Index einiges zu sagen; denn jeder, der die Verhandlungen verfolgt hat, weiß, daß der Streit um die weitere Geltung des Indergesetzes die Hauptursache des Scheiterns der Verhandlungen gewesen ist.

Hohes Haus! Der Herr Finanzminister hat wiederholt beteuert, daß er das Indergesetz nicht aus staatsfinanziellen, sondern ausschließlich aus volkswirtschaftlichen Erwägungen beseitigen wolle. Er hat behauptet, das Indergesetz sei zu einer Ursache der Teuerung geworden und deswegen wolle er es beseitigen. Erlauben Sie, daß ich mit ein paar Worten wenigstens auf diese Seite der Frage auf die volkswirtschaftliche Seite der Frage eingehe. Der Gedanke, daß das Indergesetz die Teuerung verschärfe, daß die Indexauszahlung ein Teuerungsfaktor sei, geht offenbar auf folgende Wurzel zurück. Man glaubt, daß dadurch, daß man einer so zahlreichen Kategorie von Staatsbürgern, wie es die Bundesangestellten sind, im Falle eines positiven Index eine Erhöhung ihrer Bezüge bewilligt, eine zusätzliche Kaufkraft geschaffen wird, in dem eine so zahlreiche Kategorie von Menschen jetzt mehr Zahlungsmittel in der Hand hat, daher mehr kaufen kann und daß die verstärkte Nachfrage nach Waren, die dadurch bewirkt wird, offenbar die Warenpreise in die Höhe treibt. Das kann kein Grund sein, daß man das Indergesetz für einen Teuerungsfaktor ansieht. Nun halte ich diese Behauptung zunächst für eine ganz ungeheuerliche Übertreibung und ich glaube, daß, wer sich in der Volkswirtschaft die Dinge einen Augenblick anschaut, sofort sieht, wo der Grund dieser Übertreibung steckt. Es ist gar kein Zweifel, daß die wirtschaftliche Lage der ungeheuren Mehrheit der Bundesangestellten eine so elende ist, daß ihre Warennachfrage sich beinahe ausschließlich auf die allerwichtigsten Nahrungsmittel konzentriert. (*So ist es!*) Sehr vieles andere können sich die Leute nicht kaufen. Nun ist es aber so, daß gerade, zwar nicht bei allen, aber den allermeisten Nahrungsmitteln das Preisniveau im Inlande durch die Weltmarktpreise eindeutig bestimmt ist. Es kann niemand bestreiten, daß heute schon der Preis der allermeisten inländischen Nahrungsmittel im Inlande diktiert ist durch die Summe des Exportpreises ausländischer Waren plus Frachtkosten, plus Zölle und durch nichts anderes. Unter diesen Preisen bekommen

wir Fett oder Mehl nicht, auch wenn wir den Angestellten den Index nicht auszahlen, über diese Preisgrenzen kann der Inlandspreis unter normalen Verhältnissen nicht steigen, auch wenn der Index ausbezahlt wird. Es ist ganz klar, daß für diejenigen Waren, die die Masse der Verbrauchsgegenstände bei den Bundesangestellten bilden, die Behauptung, daß der Index als Teuerungsfaktor wirken könnte, schlechthin falsch und volkswirtschaftlich unmöglich ist. Was also übrig bleibt von der Behauptung, daß die Auszahlung des Index durch die Schaffung einer zu plötzlichen Kaufkraft, durch die Stärkung der Kaufkraft der Bundesangestellten eine preistreibende Wirkung habe, ist so außerordentlich wenig, daß die Behauptung, der Index sei ein Teuerungsfaktor sicherlich als eine ganz ungeheuerliche Übertreibung zumindestens gekennzeichnet werden muß. Aber für so falsch ich diese Behauptung halte, auf die der Herr Finanzminister immer seine Argumentation stützt, so glaube ich, selbst wenn man sich einen Augenblick auf seinen Boden stellen wollte, er bald zugeben müßte, daß die Zumutung an die Bundesangestellten, deshalb auf den Index zu verzichten, ganz und gar unmöglich ist. Denn was bedeutet denn eigentlich diese Zumutung? Der Index ist positiv, wenn eine Teuerung vorausgegangen ist. Was heißt, es ist eine Teuerung vorausgegangen? Jede Teuerungswelle, die eintritt, bedeutet eine Verschiebung in der Verteilung des Nationaleinkommens. Wenn die Warenpreise gestiegen sind, bedeutet das, daß der Industrielle, daß der Kaufmann, daß der Landwirt für ihre Waren mehr gelöst haben, daß sie also mehr Kaufkraft jetzt haben, daß sie einen größeren Teil des Nationaleinkommens auf dem Wege des Kaufes an sich reißen, daß aber für die Bundesangestellten, solange sie nicht auch eine Erhöhung ihrer Kaufkraft, eine Verstärkung ihrer Kaufkraft bekommen, ihr Anteil an dem Nationaleinkommen verkleinert wird. Und wenn Sie dem Bundesangestellten nun sagen, verzichte nun auf die Ausgleichung, die dir der jetzige Index gegeben hat, verzichte darauf, daß deine Kaufkraft dem veränderten Preisniveau angepaßt wird, daß dadurch, daß, nachdem zunächst die anderen ihre Kaufkraft verstärkt haben, durch den Mechanismus der Preisbewegung auch du eine verstärkte Kaufkraft bekommst und dadurch das frühere Gleichgewichtsverhältnis zwischen der Kaufkraft der einen und der anderen, das frühere Verhältnis der Verteilung des Nationaleinkommens wieder hergestellt wird, verzichte darauf, so sagen Sie dem Bundesangestellten nichts anderes als das: Lasse es dir ruhig gefallen, daß dein Anteil an dem Nationaleinkommen durch den Mechanismus der Preisbewegung selbständig schrittweise reduziert wird und verzichte auf das einzige Gegenmittel, durch das du diese Verschiebung der Verteilung des National-

einkommens zu deinem Nachteile verhindern oder wenigstens teilweise verhindern kannst. Das ist der Sinn der Aufforderung auf den Verzicht des Indexgesetzes und Sie werden daher begreifen, daß Sie die Bundesangestellten nicht dazu bringen werden, auf den Index zu verzichten. Die Lage wäre anders, wenn die Bundesangestellten nicht mit weiteren Teuerungswellen rechnen müßten.

Wenn es wahr wäre, daß wir für die Zukunft ein gleichbleibendes Preisniveau erwarten dürfen, dann, meine Herren, stünde das Problem ein bißchen anders. Aber kann man das ernsthaft behaupten? In derselben Woche, in der die Verhandlungen mit den Bundesangestellten geführt worden sind, hat der Herr Handelsminister hier eine Rede gehalten, in der er die Einbringung eines neuen Zolltarifs angekündigt hat, und er hat keinen Zweifel daran gelassen, daß dieser Zolltarif eine wirtschaftspolitische Wendung sein soll, daß dieser Zolltarif eine Wendung zum Schutz Zoll sein soll.

Nun will ich das Problem: Freihandel oder Schutz Zoll jetzt gewiß nicht erörtern. Aber rein zahlenmäßig erlauben Sie doch eine kleine Rechnung hier anzustellen. Man hat vor dem Krieg angenommen, daß der Zollschutz, den die österreichischen Waren gehabt haben, im Durchschnitt ungefähr 20 Prozent des Wertes dargestellt hat. Man spricht jetzt davon — ich weiß natürlich nicht, mit welchem Recht, aber es hat sehr viel innere Wahrscheinlichkeit —, daß die Regierung zwar nicht den Mut hat, das alte Verhältnis wieder herzustellen, daß sie aber auf den halben Schutz Zoll der Vorkriegszeit gehen will, das heißt, daß die Waren durchschnittlich einen 10prozentigen Zollschutz genießen sollen. Wenn ich annehme — und diese Annahme ist natürlich eine ziemlich rohe Schätzung, aber sie kann sich von der Wirklichkeit nicht allzuweit entfernen und sie mag für unsere Zwecke jetzt genügen —, wenn ich annehme, daß das eine 10prozentige Preiserhöhung im Durchschnitt bedeutet, so bedeutet diese Rede des Herrn Handelsministers, die er gerade während dieser Verhandlungen gehalten hat, nichts anderes als die Ankündigung: wir müssen mit einer 10prozentigen Preissteigerung rechnen. Was bedeutet nun eine 10prozentige Preissteigerung für die Bundesangestellten? Ich glaube, man schätzt richtig, wenn man annimmt, daß ein 10prozentiger Index jetzt ungefähr 16 Märzbezügen gleichkommt, und 16 Märzbezüge bedeuten eine Erhöhung der Bezüge für die Bundesangestellten um ungefähr 396 Milliarden Kronen. Nun können Sie damit den Sinn des Angebotes, das die hohe Regierung den Bundesangestellten gemacht hat, jetzt ganz deutlich erkennen: Verzichtet auf den Index. Wenn ich nur an den Zolltarif denke, an nichts anderes, heißt das: Verzichtet auf die 396 Milliarden Kronen, die ich euch nach dem Indexgesetz im Fall einer Erhöhung des Zolltarifs

zahlen müßte, und dafür gebe ich euch als Entschädigung an Kinderzulage und an Aufwand für die Revision der Ortsklassen 241 Milliarden Kronen, ich gebe euch für 396 Milliarden, auf die ihr verzichtet, 241 Milliarden. Es ist ganz klar, meine Herren, daß die Bundesangestellten das doch nicht als ein ernsthaftes Angebot auffassen können.

Und dabei habe ich von dem Zoltarif nur als einem Beispiel gesprochen, ich könnte Sie ganz ebensogut fragen, wie Sie den Angestellten einen Verzicht auf den Index zumuten können, in einer Zeit, in der Sie fortwährend von dem Abbau des Mieterschutzes sprechen, wie Sie ihnen das zumuten können in einer Zeit, in der die Bundesangestellten wissen, daß die Warenumsatzsteuer vom 1. Jänner an auf das Doppelte erhöht werden soll, überhaupt in einer Zeit, in der Sie eine Finanzpolitik betreiben, die fortwährend den Konsum verteuert und dadurch den positiven Index herbeiführt. Und dazu müssen sich die Bundesangestellten noch sagen, daß die Garantie, die in dem Indexgesetz für sie enthalten ist, um so weniger entbehrlich ist, als sie jetzt seit Genf nicht nur der Regierung gegenüberstehen, sondern auch dem ausländischen Generalkommissär, der die Kontrolle über die Regierung hat. Die Bundesangestellten haben in den letzten Monaten unbestreitbar eine nicht unbeträchtliche Erhöhung ihrer Geldbezüge auf Grund des Indexgesetzes bekommen. Nehmen Sie an, es wäre am 1. Jänner oder in der Zeit des Inkrafttretens des Genfer Vertrages der Index beseitigt worden, so frage ich Sie alle, ob Sie nicht mit mir überzeugt sind, daß die Bundesangestellten diese Erhöhung ihrer Bezüge bei aller Teuerung nicht hätten bekommen können, aus dem einfachen Grunde nicht, weil der Herr Generalkommissär diese Erhöhung der Bezüge ganz bestimmt nie zugelassen hätte, wenn nicht ein Gesetz der Regierung die Pflicht anferlegt hätte, diese Bezüge im Ausmaße des Index zu erhöhen.

Daraus allein geht schon hervor, daß der Index nicht nur wegen der Natur der Wirtschaftspolitik der Regierung unentbehrlich ist, sondern auch unentbehrlich ist vor allem deswegen, weil die Bundesangestelltenschaft, wenn sie dieses Schutzes entbehrt, die Anpassung ihrer Bezüge an etwaige Teuerungswellen überhaupt nicht durchsetzen könnte, da sie eben nicht nur der heimischen Regierung gegenübersteht, sondern auch dem ausländischen Kommissär, der natürlich durch Bewegungen im Innern viel schwerer zu treffen ist. Die Herren begreifen daher die Unzufriedenheit der Bundesangestellten, die die Erfahrung gemacht haben, es handelt sich der Regierung nur um die Aufhebung des Index und um nichts anderes. Und alles, was die Regierung den Bundesangestellten angeboten hat, war nichts als ein Bettel, um sie dazu zu bewegen, daß sie auf den Index verzichten.

Dazu kam noch ein zweiter Grund der Unzufriedenheit der Bundesangestellten über das Angebot der Regierung. Das Angebot der Regierung ist von den Bundesangestellten so aufgefaßt worden und mußte so aufgefaßt werden, daß die Regierung die Absicht hat, die einzelnen Kategorien der Bundesangestellten gegeneinander auszunutzen. Die alte Kunst des divide et impera ist da, wie mir scheint, vom neuen versucht worden. Das zeigte sich in verschiedenen Fällen. Es zeigte sich in der Art, wie das berühmte Problem der Spannung aufgeworfen worden ist. Niemand von uns leugnet, daß die Bezüge der Bundesangestellten der verschiedenen Verwendungsgruppen seit der Vorkriegszeit in einem ganz verschiedenen Verhältnis erhöht worden sind. Man hat geschätzt, daß, wenn ich die alleruntersten Kategorien nehme, der Goldwert ihrer heutigen Bezüge etwa 80 Prozent ihrer Friedensbezüge beträgt, für die mittleren Kategorien zwischen der 4. und 15. Verwendungsgruppe etwa 56 bis 60 Prozent, für die allerhöchsten Kategorien nur 29 Prozent, und es finden sich natürlich nun sofort Leute, die darüber Klage führen und erklären, das sei eine unerhörte Begünstigung der untersten Kategorien gegenüber den höheren und selbstverständlich wird das zurückgeführt auf die sozialistische Gleichmacherei, welche derartige Verhältnisse herbeigeführt hat. Was nun zunächst das Argument von der sozialistischen Gleichmacherei anbelangt, so erledigt es sich sehr einfach. Jeder nämlich, der hin und wieder auch französische oder englische Zeitungen liest, wird sagen, daß den gar nicht sozialistischen Regierungen dieser Länder — ich glaube nicht, daß die französische Regierung irgendwie des Sozialismus verdächtig ist — seit Jahren ganz derselbe Vorwurf gemacht wird wie unserer Regierung, daß diese Verschiebung der Bezugsverhältnisse der verschiedenen Kategorien eine internationale Erscheinung ist, daß das Übel eingetreten ist ganz unabhängig davon, was für ein Regime dort geherrscht hat. Das zeigt schon, daß da andere Gründe, nicht soziale, sondern volkswirtschaftliche Gründe eine entscheidende Rolle gespielt haben. Die Gründe sind auch einleuchtend. Denn wenn wir anschauen, welche Kategorie das eigentlich ist, die es schon bis zu 80 Prozent ihrer Friedensbezüge gebracht hat, so werden wir sehen, das ist eine Kategorie, deren Bezüge vor dem Kriege zwischen 2 und 3 K täglich gestanden sind, das heißt eine Kategorie, deren Bezüge auch damals unter dem Existenzminimum standen und daß, wenn sie damals tief unter dem Existenzminimum standen, es heute trotzdem nur 80 Prozent dieser Bezüge sind. Da war eben nichts mehr abzuschneiden, weil die Leute sonst buchstäblich am Verhungern gewesen wären. Bei den höheren Kategorien, die wenigstens über dem physiologischen Existenzminimum gestanden sind, wurde dann desto mehr erspart, weil man ja bei

den unteren Kategorien nicht mehr sparen konnte, wenn man sie nicht direkt dem buchstäblichen Verhungern preisgeben wollte. Man hat vor dem Kriege gesagt: Die österreichischen Beamten haben zwar nichts, aber das haben sie sicher. Was die Sicherheit anbelangt, so kann von ihr in der Zeit des Abbaues keine Rede mehr sein. Was aber das Nichts anbelangt, so haben die Beamten, wenn sie vor dem Kriege nichts gehabt haben, heute im Durchschnitte die Hälfte von nichts, ungefähr 50 Prozent. (Heiterkeit.) 50 Prozent der Friedensbezüge dürften ungefähr der Durchschnitt sein und es ist selbstverständlich, daß das nicht für alle gleichmäßig 50 Prozent sein kann, denn dem, der im Frieden 2 bis 3 K gehabt hat, können wir nicht 50 Prozent von 2 bis 3 Goldkronen geben, weil er sonst buchstäblich verhungern würde und nicht mehr leben könnte. Es ist also sehr töricht und leichtfertig, wenn die kapitalistische Presse das als die sozialistische Gleichmacherei und die Begünstigung der unteren Kategorien gegenüber den oberen Kategorien darstellt. Aber das nur nebenbei. Das Entscheidende war, daß der Herr Bundeskanzler diese Verschiebung, die sich da vollzogen hat in den Anträgen, die die Regierung am 6. Juni den Bundesangestellten übergeben hat, dadurch ausgleichen wollte, daß er zwar den oberen eine Kleinigkeit mehr geben, aber dafür den unteren nicht nur nichts geben wollte, sondern sogar noch eine absolute Kürzung ihrer Bezüge durchführen wollte. Es ist ganz selbstverständlich, daß das von den Bundesangestellten als gar nichts anderes aufgefaßt werden konnte — denn daß das durchsetzbar wäre, hat auch die Regierung nicht annehmen können —, als ein Versuch, die Oberen gegen die Untereren und die Untereren gegen die Oberen zu hegen, um mit beiden leichter fertig zu werden. (Lebhafter Beifall.)

Nicht viel besser steht es mit dem anderen Punkt in dem Angebote, das die Regierung gemacht hat, mit dem Punkte bezüglich der besonderen Berücksichtigung der Familienerhalter. Mir ist der Gedanke, daß es eine Pflicht der Gesellschaft ist, den Eltern die Erziehung ihrer Kinder wirtschaftlich zu erleichtern, außerordentlich sympathisch, ja dieser Gedanke ist ein Grundgedanke unserer ganzen Auffassung. Ich erinnere mir daran, daß wir seit 1½ Jahren einen schweren Kampf führen, um diesen Gedankem in der Form der Kinderversicherung für die Arbeiter und Angestellten durchzuführen (Zustimmung), daß wir vor 1½ Jahren die Kinderversicherung zu einer Bedingung unserer Zustimmung zum Abban der Lebensmittelzuschüsse gemacht haben, daß wir damals das Gesetz durchgesetzt haben, nach dem die Kinderversicherung bis zum 30. Juni des vorigen Jahres durchgeführt werden sollte und daß seitdem diese Kinderversicherung von der Regierung sabotiert wird, bis vorgestern, glaube ich, der Herr

Minister Schmiß hergekommen ist und uns erleuchtet erzählt hat, daß er jetzt nach 1½ Jahren glücklich einer Konstruktion auf die Spur gekommen ist, wie er dieses Problem bei uns lösen soll. (Heiterkeit.) Dieselbe Regierung, die den Gedanken der Kinderversicherung, den Gedanken der besonderen Begünstigung der Familienerhalter in solcher Weise sabotiert, hat plötzlich bei der Regelung der Besoldungsfrage sich als die besondere Beschützerin der Familienerhalter gebärdet. Das mußte an sich Mißtrauen erwecken. Als man aber gesehen hat, wie sie sich die Begünstigung der Familienerhalter vorstellt, daß der Staat selber keinen Heller dafür zahlt, sondern einfach die Beamten das sich selber bezahlen sollen, daß man den Ledigen etwas abziehen wollte zugunsten derer, die Kinder haben, den Kinderlosen zugunsten der Kinderreichen, denen, die weniger Kinder haben, zugunsten derer, die mehr Kinder haben, so daß der Staat überhaupt nichts für die Kinder geleistet hätte, sondern er einfach dem einen den Gehalt absolut reduziert, um dem anderen für die Kinder eine Kleinigkeit geben zu können, da war es ganz klar, daß auch da wieder nichts anderes gemacht wird als der Versuch, die Kindererhalter gegen die Kinderlosen zu hegen, um auf diese Weise die Bewegung, die man selbst herbeigeführt hat, los zu werden.

Die Verhandlungen, die so begannen, konnten nicht gut ausgehen und die Verhandlungen verliefen um so unglücklicher, als die Vertreter der Angestelltenorganisationen den Eindruck gehabt haben, daß die Regierung im Verlaufe der Verhandlungen immer härter und unnachgiebiger geworden ist und man überhaupt in diesen Verhandlungen fast nur vom Index gesprochen hat. Ein Teilnehmer an diesen Verhandlungen hat den sehr guten Witz gemacht, daß es keine Verhandlungen über Forderungen der Bundesangestellten, sondern nur eine Enquete über den Index war. Die Regierung hat ihr Angebot immer mehr und mehr reduziert, statt es zu erweitern, und nachdem die Angestellten auf den Index nicht verzichten konnten, hat die Regierung schließlich erklärt, dann gibt sie überhaupt nichts und von all der sozialen Einsicht, die in den Reden des Herrn Bundeskanzlers im März und April so lebendig gewesen ist, ist nichts mehr übrig geblieben als das starre Nein: Wenn ihr euch den Index nicht rauben läßt, dann gebe ich überhaupt nichts.

Aus dieser Situation heraus — ich habe sie mit Absicht so ruhig als möglich geschildert — ist die sehr schwere Lage entstanden, die meines Erachtens durch den gestrigen Beschluß einer der Bundesangestelltenorganisationen herbeigeführt wird, die sehr ernste Lage, an der das Parlament nicht vorübergehen darf. Meine Herren! Wir erinnern uns, daß die Erregung bei den Bundesangestelltenorganisationen allgemein war, sie war keineswegs auf die Organisation beschränkt, die gestern den Beschluß

gefaßt hat, und welche Rückwirkung das auch auf das Parlament gehabt hat, geht ja daraus hervor, daß der Herr Vizekanzler und der Herr Minister Dr. Schürff sogar ihre Demission angeboten haben, weil die Regierung nicht in der Lage gewesen ist, den Angestellten mehr zu bieten, worauf dann die große deutsche Vereinigung das Demissionsgesuch abgelehnt und beschlossen hat, daß die beiden Herren im Schoße der Regierung dafür wirken mögen, daß den Beamten ihr Recht werde. Leider scheinen die beiden Herren im Schoße der Regierung bisher nichts erreicht zu haben, denn, meine Herren, seitdem haben meines Wissens überhaupt keine Verhandlungen mehr stattgefunden. Die Dinge sind einfach auf einen toten Punkt gekommen und das Ergebnis ist, daß schließlich einer der Organisationen die Geduld gerissen ist und sie nun zu gewerkschaftlichen Kampfmitteln gegriffen hat.

Meine Herren! Angesichts dieser Tatsache habe ich folgendes zu sagen: Erstens weiß ich, daß schon wieder Scharfmacher am Werke sind, die die Regierung dazu verleiten möchten, daß sie gegen die Bundesangestellten, die sich eines gewerkschaftlichen Kampfmittels bedienen, irgendwelche Zwangsmaßregeln anwendet, daß sie die Bewegung durch irgendwelche Dienstbefehle zu brechen versucht oder daß sie gar zu irgendwelchen Repressalien oder Maßregelungen oder Drohungen mit solchen greift. Ich möchte, meine Herren, in allererster Linie vor jedem solchen Versuche eindringlich warnen. *(Zustimmung.)* Denn jeder solche Versuch, Herr Bundeskanzler, würde den unmittelbaren Anlaß, um den es sich handelt, die wirtschaftlichen Forderungen, vollkommen in den Hintergrund drängen und die prinzipielle Frage des Koalitionsrechtes der Bundesangestellten auf die Tagesordnung stellen, eine Frage, in der mit allen Organisationen nicht zu spaßen ist.

Das, meine Herren, ist das erste, wovor ich warnen möchte. Es gibt, diese Bewegung abzuschließen, nur einen Weg, das ist der Weg der sofortigen Verhandlungen. Die Verhandlungen sind unterbrochen worden, die Verhandlungen müssen wieder aufgenommen werden. Ich hoffe, daß diesmal die Regierung nicht so töricht sein wird, wie sie es in den anderen Fällen war, wo sie sich auf den Standpunkt gestellt hat, mit Organisationen, die Kampfbeschlüsse gefaßt haben oder im Kampfe gegen die Regierung stehen, könne sie nicht verhandeln. Solche Kanapeefragen, solche Prestigefragen dürfen bei diesem Anlaß nicht wieder aufgerollt werden und nicht wieder ein Hindernis einer friedlichen Beilegung sein. Die Organisationen aller Richtungen haben ein Komitee aus acht Mitgliedern bestehend eingesetzt. Dieses Achterkomitee ist die berufene Instanz, mit der zu verhandeln ist, und wir müssen verlangen, daß diese Verhandlungen mit dem Achterkomitee sofort wieder aufgenommen werden. Aller-

dings, meine Herren, werden diese Verhandlungen zu einem Ergebnis nur dann führen, wenn die Regierung den Bundesangestellten mit möglichen Vorschlägen kommt. Es fällt mir, meine Herren, durchaus nicht ein, die finanziellen Schwierigkeiten, mit denen die Regierung zu kämpfen hat, zu verkennen. Ich weiß, daß das, was der Staat leisten kann, nicht unbegrenzt ist. Ich wünsche durchaus nicht, den Verhandlungen mit den Bundesangestellten vorzugreifen. Nur zwei Dinge möchte ich bemerken. Das eine ist: Solange die Regierung sich scheut, die Bedeckung für die notwendigen Ausgaben dort zu holen, wo sie unschwer und ohne volkswirtschaftlichen Schaden zu haben ist, solange wir es erleben müssen, daß die Vermögenssteuer, die in dem Wiederaufbaugesetz vorgesehen ist, nicht gemacht wird, während alle indirekten Steuern, die dort vorgesehen sind, schon gemacht sind, solange wir sehen, daß die Regierung eine Steuer, die einmal durch eine Regierungsvorlage vor das Haus gekommen ist, wie es die Börsengewinnsteuer ist, ablehnt, obwohl sie sonst immer über Geldnot klagt, solange die Regierung erst vom Parlament gezwungen werden muß, selbst die bestehenden Gesetze dort durchzuführen, wo sie das Großkapital treffen, wie es bei der Besteuerung der Taggelder durch die Bankenumsatzsteuer der Fall ist, solange können Sie, meine Herren, nicht erwarten, daß irgendeine Schicht arbeitender Menschen all zu viel Verständnis für Ihre Finanznot haben wird.

Und das zweite, was ich sagen muß, ist folgendes: Wenn man die Verhandlungen wieder aufnehmen und schnell zu einem gedeihlichen Ergebnis führen will, das die Beamten soweit befriedigt, als das innerhalb des finanziellen Möglichen bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage denkbar ist, dann ist die erste Voraussetzung, daß die Regierung die Forderung nach der Preisgabe des Index aufgeben und die Zugeständnisse an die Bundesbeamten unabhängig von dieser Frage machen muß. *(Beifall.)* Dieses Junktim muß zerrissen werden, denn über diesem Punkt ist mit der ungeheuren Mehrheit der Bundesangestellten überhaupt nicht zu reden. Meine Herren! Die Regierung versichert, sie habe an der Indexfrage kein staatsfinanzielles Interesse, die Regierung versichert, sie glaube nicht an den positiven Index, der ihr Lasten auferlegt. Wenn das wahr ist, wenn das wirklich zutrifft, dann besteht nicht der geringste Grund für dieses Junktim, dann muß die Regierung in der Lage sein, auf dieses Junktim zu verzichten. Die Forderung nach der Aufhebung des Indexgesetzes aufzugeben und mit den Bundesangestellten über deren Forderungen zu verhandeln, und über die sozialen Notwendigkeiten, die für die Bundesangestellten bestehen, zu verhandeln, das, meine Herren, sind die Forderungen, die wir bei diesem Anlasse zu stellen haben und ich stelle daher an die hohe Regierung die Frage, ob sie bereit ist,

unverzüglich mit den Bundesangestellten, und zwar mit dem Achterkomitee, das die Bundesangestelltenorganisationen aller Richtungen eingesetzt haben, in Verhandlungen einzutreten, die unterbrochenen Verhandlungen sofort wieder aufzunehmen und für diese Verhandlungen die notwendige Grundlage dadurch zu schaffen, daß sie die Forderung nach der Preisgabe des Index aufgibt und in die Verhandlung über die Forderungen, die die Bundesangestellten gestellt haben, eingeht. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Bundeskanzler Dr. **Seipel**: Hohes Haus! In der Begründung der dringlichen Anfrage, die heute gestellt wurde, und in den Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Bauer ist richtig, daß die Bundesregierung wiederholt die Notlage der öffentlichen Angestellten, insbesondere einzelner Kategorien von ihnen, anerkannt hat. Nicht richtig aber ist es, wenn behauptet wird, daß meine oder meiner Kollegen Äußerungen zu diesem Gegenstand die gegenwärtige Bewegung unter den Bundesangestellten ausgelöst hätten. In Wahrheit sind in allen den vergangenen Monaten die Vertreter der öffentlichen Angestellten von Zeit zu Zeit immer wieder zu uns gekommen und wir haben mit ihnen erwogen, ob es die staatsfinanziellen Verhältnisse erlauben, bereits an eine Neuregelung der Bezüge zu denken. Durch diese wiederholten Vorprachen der Bundesangestellten bei der Regierung und auch durch die öffentlichen Äußerungen der Organisationen ist hervorgerufen worden, daß auch wir uns öffentlich zu dieser Frage äußerten, weil wir ja gar keinen Grund hatten, unseren Standpunkt etwa nur hinter verschlossener Türen einzelnen Vertretern der Angestelltenchaft gegenüber zu äußern. Richtig, meine sehr geehrten Frauen und Herren, ist es auch, daß wir versprochen haben, der Frage der Besserstellung der öffentlichen Angestellten in dem Augenblicke näherzutreten, in dem es uns die allgemeine Situation der Staatsfinanzen für möglich erscheinen lassen würde. Diesem Versprechen sind wir nachgekommen und ich stelle fest, daß wir ihm nachgekommen sind, indem wir die Organisationen zu Verhandlungen zu uns geladen haben, ohne daß wir dazu durch Drohungen der Angestellten mit Streik oder passiver Resistenz genötigt gewesen wären. Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, muß ich aber weiterhin feststellen, daß es nicht richtig ist, wenn in der in Verhandlung stehenden Anfrage die Sache so dargestellt wird, als ob die Bundesangestellten durch die Gegenforderung der Regierung nach Abschaffung des Indexgesetzes überrascht worden wären. Im Gegenteil, seit langem habe ich jedesmal, wenn ich mich zu diesem Gegenstand öffentlich äußern konnte, dabei auch einige Grundzüge ausgesprochen, an die wir uns, wenn wir einmal an die Neuregelung der Besoldung der Angestellten herantreten würden, nach unserer Meinung halten müßten. Unter diesen Grund-

sätzen war auch der, daß in Konsequenz der Stabilisierung unserer Valuta endlich einmal der Versuch gemacht werden müßte, für die Zukunft der Krücke des Indexgesetzes zu entbehren und ohne sie das Auslangen zu finden. Dabei haben wir uns dann im Laufe der Verhandlungen, wie allgemein bekannt ist, dazu herbeigelassen, an Stelle einer Abschaffung des Indexgesetzes eine Suspendierung zu setzen, weil wir eben überzeugt sind, daß nichts geschehen wird, was die Existenz der öffentlichen Angestellten wirklich gefährden könnte. Überdies haben wir uns in den Verhandlungen mit den Angestellten, und zwar gleich vom Anfang an bereit erklärt, in dem Gesetzentwurf, den wir nach Abschluß dieser Verhandlungen dem hohen Hause vorlegen wollten, Sicherungen anderer Art einzufügen, die uns die Vertreter der Angestellten selbst vorschlagen würden, Sicherungen gegenüber Wendungen in unserem Wirtschaftsleben, welche die Angestellten in ihrer Existenz bedrohen könnten.

Unrichtig, hohes Haus, wäre es ferner auch, wenn behauptet würde, die Verhandlungen mit den Angestellten, die wir geführt haben, wären etwa von der Regierung abgebrochen worden. Niemals hat die Regierung erklärt, mit den öffentlichen Angestellten nicht weiter verhandeln zu wollen. Und als wir das letztmal in Gegenwart der Herren Präsidanten dieses Hauses beisammen saßen, wurde ausdrücklich auch von der andern Seite festgestellt, daß nichts von dem, was die Regierung gefordert hatte, prinzipiell und unbedingt abgelehnt würde. Es ist also gar nicht zu einem formellen Abbruch der Verhandlungen gekommen. Die Regierung hat die Angestellten ganz deutlich wissen lassen, daß sie jederzeit wieder, wenn sie Vorschläge zu machen hätten, zur Regierung kommen können. Nun lese ich, ebenso wie die verehrten Frauen und Herren es gewiß getan haben, in den heutigen Zeitungen, daß in einer Versammlung, die gestern von einer der Beamtenorganisationen einberufen worden war, Beschwerden gegen die Regierung erhoben und die Anwendung gewerkschaftlicher Mittel zur Durchsetzung der Forderungen dieser einen Organisation angekündigt wurden. Ich stelle fest, daß bis zur Stunde der Regierung keine Mitteilung von dem Ergebnisse dieser Versammlung und von ihren Beschlüssen gemacht worden ist. Die Regierung war daher selbstverständlich auch nicht in der Lage, der Organisation, die sich gestern in der Versammlung ausgesprochen hat, eine Antwort zu geben oder sie zu neuen Verhandlungen einzuladen.

Hohes Haus! Nun kommen wir aber zum Kernpunkt der Anfrage und der Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Bauer. So sehr die Regierung entschlossen ist, die Frage der Besserstellung der Bundesangestellten weiter zu verfolgen und alle Mittel anzuwenden, um sich, bevor sie mit einem

diesbezüglichen Gesetzentwurf vor das Parlament tritt, mit den Organisationen zu verständigen, so kann ich doch heute unmöglich versprechen, daß bei den Verhandlungen mit der Beamtenchaft, zu denen wir jederzeit bereit sind, von der Abschaffung oder Suspendierung des Indergesetzes nicht mehr gesprochen werde. (*Hört! Hört!*) Ich bitte das hohe Haus zur Kenntnis zu nehmen, daß die Regierung gewiß nichts versäumen wird, um den öffentlichen Angestellten nach Möglichkeit zu helfen. Ich muß aber ehrlicherweise hier das Wort „nach Möglichkeit“ betonen. Über die Grenzen der Möglichkeit hinaus können wir eben den öffentlichen Angestellten nicht helfen. Möglich ist uns aber eine Neuregelung der Bezüge der Bundesangestellten nur, wenn wir dabei schrittweise vorgehen, im Rahmen und innerhalb der Grenzen dessen, was uns im Augenblicke staatsfinanziell möglich ist, wobei wir niemals einen Zweifel gelassen haben, daß wir besonders, wenn gewisse günstige Voraussetzungen, namentlich ein erfolgreicher Fortschritt im Angestelltenabbau, eintreten, suchen werden, möglichst rasch eine zweite Stufe folgen lassen wollen. Dazu gehört aber, meine Frauen und Herren, wenn wir nun einmal nur beschränkte Mittel zur Verfügung haben, daß wir den ersten Schritt zugunsten jener tun, die am meisten und am unbestrittensten sofort der Hilfe bedürfen. Das sind unserer Überzeugung nach die Familienerhalter. Es ist merkwürdig, daß man gar nicht verstehen will, wieso wir dazugekommen sind, den Vorschlag einer Art Versicherung zugunsten der Familienerhalter zu machen. Wir haben ein bestimmtes Maß von Mitteln, die wir jetzt im Augenblicke zur Besserstellung der öffentlichen Angestellten aufwenden können. Nun fragen wir uns: Sollen wir diese Mittel nur für die am meisten Bedürftigen, für die Familienerhalter, verwenden oder sollen wir einen Weg suchen, um auch den anderen etwas zuzuwenden? Da haben wir nun den Vorschlag gemacht, den zweiten Weg zu gehen, die Mittel, die wir zur Verfügung haben, in einer gewissen Abstufung allen Bundesangestellten zur Verfügung zu stellen und dann allerdings von ihnen zu verlangen, daß sie, die durch diesen ersten Schritt davor gesichert worden wären, daß auch nur eine Kategorie in Zukunft weniger bekommen hätte, als sie in der Vergangenheit hatte, durch Rücklässe in besonderer Weise den Familienerhaltern aufhelfen. Es ist keineswegs so, wie hier behauptet wurde, daß wir mit ungeheurer Schlaueit nur darauf bedacht waren, Zwietracht unter den öffentlichen Angestellten zu säen. Ich kann hier darauf aufmerksam machen, daß die Verschiedenheit der Forderungen schon längst vorhanden war, ehe wir in diese Verhandlungen eingetreten sind oder auch nur Äußerungen über die Art abgegeben haben, wie wir den öffentlichen Angestellten helfen wollen. Nicht wir hatten

diese Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen, sondern sie waren deswegen vorhanden, weil das Maß der Notlage unter den öffentlichen Angestellten in verschiedenen Kategorien ganz verschieden ist.

Möglich ist uns eine Besserstellung der Bundesangestellten aber auch nur dann, wenn wir bei möglichster Sicherung der Angestellten vor Überraschungen, die ihrer Existenz gefährlich werden könnten, doch ein System abzubauen beginnen, das für die Zeit der stürzenden Krone berechnet war. Niemand, auch niemand unter den Angestellten und ihren Vertretungen, hat je geglaubt, daß das Indersystem für alle Ewigkeit bestimmt sei. Die Frage ist nur, ob der geeignete Zeitpunkt, um an eine Änderung heranzutreten, bereits gekommen ist oder nicht. Die Regierung glaubt es bestimmt, gerade weil sie die Überzeugung hat, daß nunmehr unsere Staatswirtschaft schon genügend fundiert ist.

Ich hielte es, hohes Haus, nicht für gut, auch nicht für die kommenden Verhandlungen und für die Wiederherstellung des Friedens zwischen der Regierung und den Bundesangestellten, wenn in diesem Augenblicke das hohe Haus diesen Verhandlungen so sehr vorgreifen wollte, daß es die Regierung außerstande setzte, gerade jene Forderung weiter zu vertreten und womöglich durchzusetzen, die ich soeben als eine unerläßliche Bedingung dafür bezeichnet habe, daß wir schon jetzt den ersten Schritt zur Besserstellung der Bundesangestellten unternehmen können. (*Beifall und Händeklatschen.*)

Schulz: Hohes Haus! Der Herr Bundeskanzler hat auf die Ausführungen des Herrn Dr. Bauer geäußert, daß einige der Behauptungen wohl richtig, andere aber unrichtig sind. Unrichtig wäre es unter anderen, wenn es so dargestellt wird, als wäre der Herr Bundeskanzler es gewesen, der den öffentlichen Angestellten versprochen hat, daß er nunmehr ernstlichen Willens sei, ihre Lage zu verbessern. Der Herr Bundeskanzler erklärte weiters, daß einzelne Vertreter von Angestelltenorganisationen zu ihm gekommen und er sich zu diesen geäußert habe, daß, wenn man eine Neuregelung der Bezüge vornehmen wolle und den geeigneten Moment sofort erfassen werde, wenn die finanziellen Verhältnisse es erlauben; und das, was er hinter verschlossenen Türen diesen einzelnen Vertretern gesagt hat, habe er dann natürlich auch in der Öffentlichkeit nicht verschwiegen. Ganz so ist die Sache nicht, wie sie jetzt der Herr Bundeskanzler darstellt. Ich kann mich an Versammlungen erinnern, die in der Volkshalle des Rathauses stattgefunden haben, wo der Herr Bundeskanzler es war, der verkündet hat, er danke den öffentlichen Angestellten für die Geduld, die sie bewiesen haben, er bewundere sogar diese Geduld, er werde aber jetzt, wo sich die Verhältnisse Österreichs zu stabilisieren beginnen, an die

öffentlichen Angestellten denken und ihnen diese Geduld lohnen.

Es ist auch nicht so, wie der Herr Bundeskanzler meint, daß er so ganz ohne Zwang die Vertreter der Organisationen eingeladen habe, zu ihm zu kommen, um mit ihm über ihre Forderungen zu verhandeln. Es ist gerade von jener Organisation, die gestern den Beschluß der passiven Resistenz gefaßt hat, eine ganz bestimmte Forderung an die Regierung gelangt, und nachdem diese Organisation, und zwar im Verein mit der Organisation der Gemeindeangestellten — ich habe an der Besprechung damals teilgenommen — beim Herrn Bundeskanzler erschienen war, um ihn aufmerksam zu machen, daß die Angestellten nun seit Wochen und Monaten gewartet haben, daß ihre Geduld nunmehr zu Ende sei und die Regierung nun auf die überreichten formulierten Forderungen dieser Angestelltengruppe eine Antwort geben müsse, erst dann hat sich der Herr Bundeskanzler bereit erklärt, die Organisationen zu Verhandlungen einzuladen. Bei diesen Verhandlungen wurde von der Bundesregierung ein Angebot überreicht. Dieses Angebot beinhaltete eine 12prozentige Erhöhung von Gehalt und Ortszuschlag, gegen einen 4prozentigen Abstrich vom Steuerungsbeitrag. Mit diesem Angebot wollte der Herr Bundeskanzler diejenigen befriedigen, denen er eine Erhöhung der Spannung versprochen hat. Durch diesen Vorschlag der Regierung wäre tatsächlich das Verhältnis des untersten Angestellten zum obersten Angestellten (zum Einzelgehalte), das heute 3:7 beträgt, auf 4:07 verschoben worden. Diese Erhöhung der Spannung wollte der Herr Bundeskanzler dadurch erreichen, daß er den unteren Kategorien, von welchen Dr. Bauer gesprochen hat, die Friedensbezüge von 2 bis 3 K gehabt haben und die heute nur 80 Prozent der Friedensbezüge haben, noch etwas weggenommen hätte. Wenn der Herr Bundeskanzler jetzt meint, man hätte eine Sicherungsklausel finden können, um ihnen diesen Mindestbezug zu garantieren, so konnten trotzdem die Organisationen, auch jene Organisationen, denen die höchsten Beamten angehören — ich bin in der Lage, dies zu erklären —, eine Erhöhung der Spannung auf Kosten der ärmsten Teufel nicht annehmen. Das war die Erfüllung des Versprechens bezüglich der Spannung.

Wie war jetzt die Erfüllung des Versprechens bezüglich der Kinderreichen? So wie es Dr. Bauer gesagt hat, sollten auf Kosten der Lebigen, auf Kosten derer mit wenigen Kindern die Kinderreichen besser gestellt werden. Einen solchen Regierungsvorschlag brauchen doch die Angestellten nicht abzuwarten. Wenn sie das haben wollen, können sie das auf der Basis ihrer Krankenversicherung machen und werden sich nicht gefallen lassen, daß die Regierung für eine solche Regulierung, die eigent-

lich nur eine Anregung ist, einen Verzicht auf das Indexgesetz verlangt.

Der Herr Bundeskanzler stellt die Sache so hin, als wenn durch den Verzicht auf den Index gar keine besondere Gefahr für die Angestellten entstehen könnte. Ich gebe zu, daß vielleicht große Sprünge von 20 Prozent nicht mehr zu erwarten sind, denn dank der Regierungskunst haben wir ja die Weltmarktpreise erreicht, und wenn jetzt noch eine Erhöhung kommt, kann sie nur auf dem Wege kommen, den mein Vorgespräch angedeutet hat, nämlich dadurch, daß die Steuern und Zölle erhöht werden. Aber die Regulierung, die die Regierung angeboten hat, hätte nicht die geringste Steigerung der Preise der Lebensmittel, hätte nicht die geringste Steigerung des Index aufgewogen. Eine 12prozentige Erhöhung des Gehaltes und Ortszuschlages und ein Abstrich von 4 Prozent der Steuerungszulage hätte im Durchschnitte eine 8prozentige Erhöhung bedeutet. Wenn Sie nun bedenken, daß das Wiederaufbaugesetz den Beamten Abzüge gebracht hat, und zwar 2 Prozent an Einkommensteuer und 3 Prozent an Pensionsbeiträgen — das sind insgesamt 5 Prozent —, so blieben von der Regulierung nur mehr 3 Prozent übrig. Und diese 3 Prozent nur für die Hälfte der Angestellten, die höheren oder doch länger dienenden. Die unteren und jüngeren Angestellten hätten geringere Bezüge als sie vor dem Regierungsangebot gehabt haben, erhalten.

Es ist daher klar, daß die Organisationen einig waren, diese Vorschläge abzulehnen. Und wenn der Herr Bundeskanzler sagt, er habe die Verhandlungen nicht abgebrochen, dann muß ich schon sagen, daß die Form, in der die Verhandlungen geführt wurden, ganz darauf angelegt war, die Verhandlungen im Sande verlaufen zu lassen. Es ist schon gesagt worden, daß ein Teilnehmer an den Verhandlungen gemeint hat, das sei doch keine Beratung darüber, ob das Indexgesetz notwendig ist oder nicht. Die ganzen Verhandlungen waren lediglich mit Debatten über diese Frage ausgefüllt. Im Verlaufe der Verhandlungen hat die Regierung ein Angebot gemacht, das noch schlechter war als das ursprüngliche. Sie hat den Organisationen einen Betrag von 241 Milliarden zur Verfügung gestellt, mit dem sie den Kinderreichen helfen und die Ortsklassenrevision durchführen will. Ein solches Angebot ist ein Abbruch der Verhandlungen und es kann den Herrn Bundeskanzler nicht überraschen, wenn die Organisation, die diese Forderungen gestellt hat, heute zu gewerkschaftlichen Mitteln schreitet. Alle jene Herren im Hause, die schon so oft — und ich denke dabei auch an den letzten Sprecher für die öffentlichen Angestellten, den Herrn Dr. Hampel — so warme Worte für die öffentlichen Angestellten gefunden haben, sehen

ein, daß die Angestellten wirklich eine beispiellose Geduld geübt haben. Ich erinnere nur daran, daß die Bezüge schon während der Kriegsjahre immer wieder zurückgeblieben sind; es hat keine Anpassung an die Teuerungen der Kriegszeit und an die Entwertung des Geldes in der Nachkriegszeit gegeben. Wenn wir heute Kategorien haben, die nur auf ein Drittel ihrer Bezüge kommen, so haben diese sicherlich ihre Geduld schon lange genug bewundern lassen, wie sich der Herr Bundeskanzler Dr. Seipel in einer Rede ausgedrückt hat. Aber ich meine, man darf die Bewunderung nicht allzu weit treiben wollen. Der Haushalt der öffentlichen Angestellten hat keine Reserven mehr. Wir waren auf das Alimentationsprinzip angewiesen, es ist uns nur das gegeben worden, was unbedingt zum Leben notwendig war, um es gerade noch zu erhalten. In der Familie ist nichts mehr da, was zugesetzt werden kann. Endlich einmal muß auch der Angestellte die primitivsten Dinge ergänzen, seine Leibwäsche, seine Bettwäsche. Der Herr Bundeskanzler hat den Angestellten Hoffnungen gemacht; er sehe dies ein, er werde ihnen jetzt helfen. Statt der Einlösung dieses Versprechens kommt nun ein Vorschlag, den jeder öffentliche Angestellte, gleichgültig welcher Organisation er angehört, ja sogar sehr viele Mitglieder der Organisationen, deren politische Richtung der Regierung nahesteht, als Hohn empfinden müssen. Wenn die Worte, die Sie hier für die öffentlichen Angestellten gesprochen haben, nicht nur Worte bleiben sollen, dann müssen Sie ihnen auch die entsprechenden Taten folgen lassen und dann müssen Sie der Resolution zustimmen, die ich Ihnen beantrage und die die Regierung ahffordert, sofort mit diesem Ackerkomitee in Verhandlung zu treten und die Abschaffung des Indergesetzes nicht als eine Bedingung für die Wiederaufnahme der Verhandlungen zu erklären.

Die Resolution lautet (*liest*):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sofort die Verhandlungen mit dem Ackerkomitee in der Richtung auf eine Verbesserung der Angestelltenbezüge anzunehmen, ohne die Aufhebung oder Suspendierung des Indergesetzes zur Bedingung dieser Verhandlungen zu machen.“ (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen.*)

Der vorstehende gehörig gezeichnete Resolutionsantrag wird zur Verhandlung gestellt.

Pauly: Hohes Haus! Es sei mir gestattet, im Namen meiner Partei zu der dringlichen Anfrage des Herrn Abg. Dr. Bauer Stellung zu nehmen. Wenn ich den ganzen Komplex der Fragen kurz bespreche, will ich nicht von der geschichtlichen Ent-

wicklung, wie sie der Herr Abg. Dr. Bauer gegeben hat, ausgehen, weil ich finde, daß diese Frage nicht erst in diesem Augenblick spruchreif geworden ist, daß die Bewegung unter der Beamtenchaft nicht erst seit den Ausführungen des Herrn Bundeskanzlers begonnen hat, sondern daß diese Bewegung bei den Bundesangestellten durch die Not hervorgerufen wurde. Nicht angeregt durch Versammlungsreden, sondern durch die zwingende Not hat in der Bundesbeamtenchaft jene Bewegung eingesetzt, die auch heute noch im vollsten Flusse und noch nicht zum Stillstand gekommen ist.

Die Not, die wie eine Hybride auf der ganzen Bundesangestelltenchaft lastet und sie zwingt, diese Not ist es, welche langsam jene Forderungen reifen ließ, die nicht erst im April aufgestellt wurden, sondern, auf welche sich schon in den ersten Monaten des Jahres 1922 die einzelnen Organisationen, ganz gleichgültig, ob es die unpolitische Gewerkschaft, der Reichsverband war oder die politischen Gewerkschaften — das ist einerlei gewesen — demnach die gesamte Bundesangestelltenchaft festgelegt hat. Ich gebe gerne zu, daß der erste Punkt dieser Forderungen, der auch wiederum übereinstimmend von allen aufgestellt wurde, das fürchterliche Zurückbleiben der gesamten Bezüge gegen jene Beträge betonte, welche vielleicht als Goldkronen oder als valorisierte Beträge bezeichnet werden können. Es wurde der Brauch, daß die Bundesangestellten ihre Bezüge, die sie am 1. und 16. erhielten, in Friedenskronen umrechneten und dann zur Wahrnehmung kamen, wie weit sie gegen ihre frühere Dienstzeit in der Entlohnung zurück seien, und daraus, aus diesem Zurückbleiben in der Bezahlung in Friedenskronen, entwickelte sich die Forderung nach einer langsamen, etappenweisen — denn keine Organisation hat jemals die wahnwitzige Forderung gestellt, sofort eine Valorisierung der Bezüge durchzuführen — Annäherung wiederum an die Friedensbezüge. Daß dabei von den einzelnen Kategorien darauf hingewiesen wurde, daß das Spannungsverhältnis, das zwischen den Besoldungsgruppen 1 und 19 besteht, nicht aufrechtzuerhalten sei, ist selbstverständlich, denn — und das tun alle Organisationen — wenn man das Leistungsprinzip als grundlegend anschaut, können wir nicht bei diesem Spannungsverhältnis von 1:13 oder 3 je nachdem, verbleiben, das ist sicher. Aus diesem Grund entstand gewissermaßen, aus der ersten Forderung herauswachsend, die zweite Forderung, daß der Grundgehalt plus dem Ortszuschlag als das Variable einer gewissen prozentuellen Erhöhung zugeführt werden möge. Neben diesen fundamentalen, auf dem Leistungsprinzip aufgebauten Forderungen war nun aber die Notlage der Zeit, welche sich besonders in Familien und bei den Familienerhaltern äußerte, die Ursache einer weiteren Forderung. Die Beamtenchaft erklärte ganz offen,

das Leistungsprinzip ist das ideale, heute jedoch, in der Zeit, wo die Frau, wenn der Angestellte nach Hause kommt, klagt und jammert, daß sie die verschwindend kleinen Beträge, mit denen sie heute rechnen muß, nicht mehr habe, nicht mehr aufbringe, entstand die Forderung nach der Zulage für die Familie, für die Kinder und damit eine Verbindung und Verquickung mit dem Alimentationsprinzip. Die Forderung, daß hier eine Änderung eintrete, ist so klar und so gerechtfertigt, daß darüber wohl, glaube ich, auch wiederum auf keiner Seite des Hauses irgendwelche Differenzen zu finden sind. Außerdem wurde sie von den Vertretern der Regierung, sowohl vom Bundeskanzler als auch vom Finanzminister anerkannt.

Nun kam neben diesen beiden großen Forderungen noch eine Reihe von anderen Forderungen dazu, die sich zum Teil wohl durch Verschulden der Bürokratie herausgebildet haben. Es mangelte da und dort an der Durchführung einzelner Gesetze. Die Regierung selbst unterließ es, richtunggebend und mustergebend in der Durchführung, in der Einhaltung von Gesetzen zu sein, und so sehen wir, daß zum Beispiel durch die Verzögerung der von der Beamtenschaft lange geforderten Revision der Ortsklassen, welche ja auf Grund des Besoldungsgesetzes eigentlich von ihr schon hätte durchgeführt sein sollen — wenn auch vielleicht dem Wortlaute nach eine andere Möglichkeit besteht, so war doch sicherlich der Sinn der Gesetzgeber ein anderer —, durch das Hinausschieben der Erfüllung dieser Wünsche natürlich die Stimmung bei den Bundesangestellten leider Gottes bedenklich verschärft wurde. Neben dieser Revision der Ortsklasseneinteilung war natürlich auch die in § 38 des Besoldungsgesetzes verlangte Revision der Reihung durchzuführen. Die Uterlassung dieser Revision der Reihung wirkte gleichfalls verstimmend und alle diese Kleinigkeiten, wie sie da waren, zum Beispiel, daß nach dem Pensionsgesetze die erhaltenen Vorrückungsbeträge nicht angerechnet wurden —, all das zusammen hat in unserer Angestelltenchaft den Glauben erschüttert, daß die Regierung ihnen mit jenem Wohlwollen entgegenrete, das sie auf Grund ihrer Leistungen und ihres Verhaltens in den schwersten Tagen des Staatsgebildes von der Regierung zu fordern berechtigt waren.

In dieser Zeit nun — es waren das die Tage im März — habe ich, wie viele andere Kollegen des Hauses diese Stimmung aus den Beamtenkreisen selbst herausgehört und schon in den ersten Apriktagen habe ich im Namen meiner Partei die ersten Schritte unternommen, um die Regierung auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Ich habe anfangs April in einem Schreiben die Regierung darauf aufmerksam gemacht, daß die Stimmung immer bedenklicher und bedenklicher werde. Soviel ich weiß, hat die

Regierung damals tatsächlich die volle Absicht gehabt, raschestens etwas durchzuführen. Aber ich weiß auch — und es wissen auch die Herren Vorredner sehr genau —, daß gerade um die Zeit des 14. April herum, wo die ersten Einladungen an die größeren Organisationen ergangen sind und Unterhandlungen mit ihnen stattfanden, jene 6prozentige Steigerung des Index eintrat, welche für die finanzielle Kraft unseres Staates und für die zur Verfügung stehenden Mittel ungemein bedenklich war. Wir haben ja im Finanz- und Budgetausschusse gehört, wieviel eine 1prozentige Indexsteigerung für unsere gesamten Bundesangestellten ausmacht, daß das zwischen 50 und 60 Milliarden ausmacht. (Dr. Bauer: 39·6 Milliarden!) Für das Jahr natürlich. Selbstverständlich beansprucht eine 6prozentige Indexsteigerung, wenn ich 1 Prozent nur mit 40 oder 30 Milliarden beziffere, bereits einen großen Betrag, und daß er bei der endgültigen Durchrechnung der ganzen Sache nicht zu vernachlässigen ist, ist ja selbstverständlich. Leider hat die Regierung, welcher es wohl gelungen ist, eine Stabilisierung unserer Währung zu erreichen, das Kunststück noch nicht zuwegegebracht, eine Stabilisierung unserer Preisverhältnisse herbeizuführen. Das ist nach meinem Dafürhalten die Voraussetzung dafür, daß wir die Beamten von der Ungefährlichkeit der Abschaffung des Index überzeugen können. Solange der Index im Steigen ist, wird die Beamtenschaft schwerlich zu beruhigen sein. Ganz anders ist die Sache beim fallenden Index und ich glaube, beim fallenden Index wird diese Frage sicherlich in irgendeiner Form einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden können.

Man braucht durchaus nicht an eine sofortige Abschaffung zu denken, ich kann mir auch denken, daß wir den Zeitraum für die Indexstellung vergrößern, daß wir die Prozentsätze des steigenden und fallenden Index nur bis zu einem gewissen Maße zur Auswirkung gelangen lassen, so daß wir gewisse fallende oder steigende Prozentsätze beim Index berücksichtigen oder nicht. In diesem Sinne, glaube ich, wird, ohne daß wir uns hier zu binden brauchen, ohne daß wir hier schon eine Richtlinie dahin festlegen, daß die Regierung aufgefördert wird, unter allen Umständen vom Index jetzt nicht mehr zu sprechen, die Möglichkeit gegeben sein, mit den Organisationen der Beamtenschaft, welche ganz gewiß sachlich und gewiß nicht in einer Art und Weise unterhandle, die den Anschein erweckt, als würden sie nur Nebuloses fordern, sondern die auf dem Boden der Tatsachen stehen und — weil sie ja Bundesangestellte sind — an dem Gedeihen dieses Staates selbst mit ihrer eigenen Existenz lebhaftesten Anteil haben, auch nicht Übertriebenes fordern werden, neuerlich zu verhandeln. Ich glaube, daß eine Bindung in

diesem Falle nicht angezeigt und nicht nützlich sein würde. Sicher ist, daß all die vielen sachlichen Fragen, die durchbesprochen werden müssen, hier nur mit der größten Vorsicht behandelt werden müssen, um nicht unter Umständen eine Möglichkeit zu verderben. Ich glaube, daß die Verhandlungen, wie sie bisher geführt worden sind, nicht abgebrochen worden sind; ich habe wenigstens nicht den Eindruck gehabt, daß hier ein Abbruch erfolgt ist, da ja eine Reihe von Organisationen nicht erklärt hat, daß sie die Verhandlungen abbricht, es sind das vor allem die Organisationen außerhalb des „Reichsverbandes“. Ich meine, daß diese ins Stocken gekommenen Verhandlungen daher ganz gut nun neuerlich begonnen werden können und in diesem Sinne schließe ich mich auch im Namen meiner Partei den Ausführungen und dem Vorschlage der dringlichen Anfrage an. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Nachstehender gehörig gezeichneter Beschlusantrag Schönsteiner-Dr. Straffner wird zur Verhandlung gestellt:

„Die Regierung wird aufgefordert, im Sinne der heutigen Erklärungen des Bundeskanzlers die Verhandlungen mit den Bundesangestellten in der Besoldungsfrage mit Nachdruck und ohne Zeitverlust fortzuführen und unter Rücksichtnahme auf die tiefgreifende Notlage der Bundesangestellten, besonders der Familienerhalter, einerseits und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Bundes andererseits ehemöglichst zu einem gedeihlichen Abschluß zu bringen.“

Da niemand mehr zum Worte gemeldet ist, wird die Debatte geschlossen.

Bei der Abstimmung wird der Beschlusantrag Schulz abgelehnt, der Beschlusantrag Schönsteiner-Straffner angenommen.

Es wird nunmehr zur Abstimmung über die bereits erledigten Abschnitte des Bundesvoranschlags geschritten. Bei der Abstimmung wird Kapitel 29, Titel 1 „Bundesbahnen“ mit den vom Ausschusse beantragten Ansätzen angenommen. Die vom Ausschusse beantragte Entschliebung 1 bis 5, sowie der Beschlusantrag Luttenberg er werden gleichfalls angenommen.

Die finanzgesetzlichen Ansätze Kapitel 29, Titel 2 „Post“, Titel 3 „Telegraph, Fernsprecher und Rohrpost“, Titel 4 „Postsparkassenamt“ werden mit den zu diesen Titeln vom Ausschusse beantragten drei Entschliebungen angenommen.

Kapitel 29, Titel 5 „Forst- und Domänenbetrieb“, Titel 6 „Montanbetriebe“, Titel 7 „Industriewerke des Bundes“, Titel 8 „Kartographisches Institut“, Titel 9 „Bundesfuhrwerksbetrieb“, Titel 10 „Staatsdruckerei“, Titel 11 „Hauptmünzamt“ und Titel 12 „Bundestheater“ werden nach dem An-

trage des Ausschusses angenommen ebenso die zu Titel 12 vom Ausschusse beantragten zwei Entschliebungen.

Ferner werden die bei Kapitel 29, Titel 13 „Wiener Zeitung“, Titel 14 „Bundesfilmhauptstelle“ und Titel 15 „Bundeslichtbildstelle“ vom Ausschusse beantragten Ansätze und die zu Titel 15 vom Ausschusse beantragte Entschliebung angenommen.

Endlich werden die finanzgesetzlichen Ansätze in Kapitel 29, Titel 16 „Bundesapotheken“ nach dem Ausschufsantrage genehmigt.

Das Bundesfinanzgesetz wird nunmehr in 2. u. 3. Lesung angenommen, ebenso wird die im Bericht abgedruckte Entschliebung, wobei der Text derselben dahin richtiggestellt wird, daß es statt „Bundesmonopole und Betriebe“ heißen soll: „Bundesbetriebe und Monopole“ angenommen.

An Stelle Morawitz als Mitglied des Untersuchungsausschusses für die Holzabstoßungsverträge wird Mayrhofer gewählt.

Eingelangt sind Regierungsvorlagen, betr. Verzinsung und Tilgung der Darlehensschuld des Bundes an die Oesterreichische Nationalbank (B. 1570) und betr. die Ausübung der österreichischen Geschäftsführung der Oesterreichisch-ungarischen Bank (B. 1571).

Diese beiden Regierungsvorlagen werden dem Finanz- und Budgetausschusse zugewiesen.

Ferner ist eine Regierungsvorlage über die Abänderung des Bundesgesetzes, betr. die Erteilung von Darlehen zum Zwecke der Errichtung der Landwirtschaftsfrankenkassen (B. 1572) eingelangt.

Nächste Sitzung Dienstag, den 3. Juli, 3 Uhr nachm. T. D.:

Berichte des Ausschusses für Erziehung und Unterricht: 1. über die Regierungsvorlage (B. 1442), betr. ein Bundesgesetz, wirksam für das Land Steiermark, über die Abndung von Schulversäumnissen an Volks- und Bürgerschulen (B. 1531);

2. über die Regierungsvorlage (B. 1447), betr. ein Bundesgesetz, wirksam für das Land Kärnten, über Schulgelder an den Bürgerschulen in Kärnten (B. 1532);

3. über den Antrag Dr. Urjin (B. 227), betr. Errichtung einer besonderen Lehrkanzel für Landwirtschaft an der Hochschule für Bodenkultur (B. 1533);

4. über die Regierungsvorlage (B. 1445), betr. ein Bundesgesetz, wirksam für das Land Kärnten, betr. die gewerblichen Fortbildungsschulen im Lande Kärnten (B. 1566);

5. über die Regierungsvorlage (B. 1443), betr. ein Bundesgesetz, wirksam für das Land Ober-

Österreich, betr. die Abänderung des Gesetzes vom 23. Jänner 1870, betr. die Errichtung, den Besuch und die Erhaltung der öffentlichen Volksschulen hinsichtlich des Strafmaßes (B. 1567);

6. über die Regierungsvorlage (B. 1202), betr. ein Bundesgesetz, wirksam für das Land Tirol, betr. den Anteil der Schulgemeinden am persönlichen Schulaufwand für das Jahr 1922 (B. 1568);

7. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (B. 1477),

betr. die XII. Novelle zum Unfallversicherungsgesetz (B. 1555);

8. Bericht des Verfassungsausschusses, betr. das Ansuchen des Strafbezirksgerichtes I in Wien um Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung des Abg. Witternigg wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre (B. 1560).

Schluß der Sitzung: 5 Uhr 10 Min. nachm.