

Stenographisches Protokoll.

42. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

Freitag, den 24. Juni 1921.

Tagesordnung: 1. Bericht des Justizausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (220 der Beilagen), betreffend das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Handelsagenten, Handelsagentengesetz (347 der Beilagen). — 2. Bericht des Verfassungsausschusses über die Vorlage der Bundesregierung, betreffend ein Bundesgesetz über Volksbegehren auf Grund der Bundesverfassung (372 der Beilagen). — 3. Bericht des Ausschusses für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über den Antrag der Abgeordneten Johann Gürtler, Wunsch, Stempfer und Genossen (142 der Beilagen), wegen Maßnahmen gegen die bedrohlichen Auswüchse des wilden Handels (345 der Beilagen). — 4. Bericht des Ausschusses für Verkehrswesen über den Antrag des Abgeordneten Weißer und Genossen (135 der Beilagen), betreffend die Fertigstellung des Linzer Hauptbahnhofes (356 der Beilagen). — 5. Bericht des Ausschusses für Verkehrswesen über den Antrag des Abgeordneten Lenz und Genossen (252 der Beilagen), betreffend die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Gmünd-Stadt zu einem Kopfbahnhofe (357 der Beilagen).

Inhalt.

Personalien.

Mitteilung des Präsidenten, betreffend die Zurückziehung des in der Sitzung vom 7. Dezember v. J. bekanntgegebenen Auslieferungsbegehrens des Bezirksgerichtes Fünfs Haus in Wien gegen den Abgeordneten Franz Haider wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre (Seite 1511).

Zuschrift der Bundesregierung,

betreffend den Gesetzentwurf über die Regelung des Verkehrs mit Getreide und Mahlprodukten und über die Sicherstellung einer Getreidereserve aus der inländischen Ernte (375 der Beilagen [Seite 1511] —

Zuweisung an den Ernährungsausschuß [Seite 1527]).

Oberster Rechnungshof.

Mitteilung des Präsidenten, betreffend einen vorläufigen Bericht über die Erstellung der Schlußrechnung (380 der Beilagen [Seite 1511]).

Kommission zur Erhebung militärischer Pflichtverletzungen.

Zuschrift des Bundeskanzleramtes, betreffend den 19. Bericht dieser Kommission ([Seite 1527] — Zuweisung an den Ausschuß für Heereswesen [Seite 1527]).

Verhandlungen.

Bericht des Justizauschusses über die Vorlage der Bundesregierung (220 der Beilagen), betreffend das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Handelsagenten (Handelsagentengesetz) (347 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Gleissin [Seite 1511] — Annahme des Gesetzes in zweiter und dritter Lesung [Seite 1514]).

Bericht des Verfassungsausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (237 der Beilagen), betreffend ein Bundesgesetz über Volksbegehren auf Grund der Bundesverfassung (372 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Schönsteiner [Seite 1514] — Annahme des Gesetzes in zweiter und dritter Lesung [Seite 1514]).

Bericht des Ausschusses für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über den Antrag der Abgeordneten Johann Gärtler, Wunsch, Stempfer und Genossen (142 der Beilagen), wegen Maßnahmen gegen die bedrohlichen Auswüchse des wilden Handels (345 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Kraft [Seite 1515] — Ablehnung des Antrages des Ausschusses für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten [Seite 1515]).

Bericht des Ausschusses für Verkehrsweisen über den Antrag des Abgeordneten Weiser und Genossen (135 der Beilagen), betreffend die Fertigstellung des Linzer

Hauptbahnhofes (356 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Weiser [Seite 1515], Abgeordneter Dr. Dinghofer [Seite 1519] — Annahme des Antrages des Ausschusses für Verkehrsweisen [Seite 1522]).

Bericht des Ausschusses für Verkehrsweisen über den Antrag des Abgeordneten Lenz und Genossen (262 der Beilagen), betreffend die Ausgestaltung der Personenhaltstelle Gmünd-Stadt zu einem Kopfbahnhof (357 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Weiser [Seite 1522], die Abgeordneten Dr. Zeidler [Seite 1524], Lenz [Seite 1526] — Annahme des Antrages des Ausschusses für Verkehrsweisen [Seite 1526]).

Ausschüsse.

Mitteilung des Präsidenten, betreffend die Niederlegung des Mandates als Ersatzmann im Finanz- und Budgetausschusse seitens des Abgeordneten Dr. Angerer und als Ersatzmann im Verfassungsausschusse seitens des Abgeordneten Pauly (Seite 1526).

Ersatzwahlen des Abgeordneten Dr. Angerer als Mitglied und des Abgeordneten Gleissin als Ersatzmann im Finanz- und Budgetausschusse, der Abgeordneten Stradal als Ersatzmitglied im Justizauschusse und des Abgeordneten Schmidt als Ersatzmann im Verfassungsausschusse (Seite 1527).

Verzeichnis

der in der Sitzung eingebrachten Anträge und Anfragen:

Anträge

1. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen auf Aufhebung der Bestimmungen der Hofkammerdekrete vom 28. Juni 1790 und 21. Jänner 1830, betreffend die Gebühr von Versorgungsgenüssen der Witwen nach Staatsbeamten, welche erst im Ruhestand geheiratet haben (376 der Beilagen);
2. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen auf Schaffung eines zeitgemäßen Gesetzes zum Schutze der heimischen Kunstschätze (377 der Beilagen);
3. der Abgeordneten Dr. Frank, Kraft und Genossen, betreffend ein Bundesgesetz zum Schutze gegen den unlauteren Wettbewerb (378 der Beilagen);

4. der Abgeordneten Dr. Straffner, Kraft und Genossen, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen für die Rentner der Pensionsanstalt für Angestellte (379 der Beilagen).

Anfragen

1. des Abgeordneten Dr. Frank und Genossen an den Bundesminister für Justiz, betreffend die Übertragung der Strafgerichtsbarkeit der Wiener Gemeindebezirke Ottakring und Hernals (Anhang I, 145 I);
2. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen an den Bundesminister für Kultus und Unterricht, betreffend die Zustände an unseren Bundestheatern, insbesondere

- die Ursachen des Fiaskos des spanischen Gastspiels des Bundesopernballetts (Anhang I, 146/I);
3. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen an den Bundeskanzler und Bundesminister für Äußeres betreffs des durch General Segre und seine Spießgesellen der österreichischen Bevölkerung zugefügten Schadens (Anhang I, 147/I);
4. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen an die Bundesministerien für Inneres und Unterricht, Verkehrswesen und Finanzen, betreffend eine entsprechende Unterstützung der Wanderbühne des österreichischen Volksbildungsamtes (Anhang I, 148/I);
5. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen an den Bundesminister für Finanzen und für Justiz, betreffend Maßnahmen gegen den Tabaksmuggel und Schleichhandel (Anhang I, 149/I);
6. des Abgeordneten Dr. Waneck und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend die sogenannte Flüchtlingsbibliothek (Anhang I, 150/I);
7. der Abgeordneten Dr. Gimpl, Liechnegg, Dr. Hampel, Altenbacher und Genossen an den Bundesminister des Äußern, betreffend die Regelung des kleinen Grenzverkehrs und der Sequestration (Anhang I, 151/I).

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 15 Minuten vormittags.

Vorsitzende: Präsident **Dr. Weiskirchner**,
zweiter Präsident **Seitz**, dritter Präsident
Dr. Dinghofer.

Schriftführer: **Markschläger**, **Seidel**,
Sever.

Bundeskanzler und Leiter des Bundes-
ministeriums für Äußeres: **Schober**.

Vizekanzler und Leiter der Angelegen-
heiten des Unterrichtes und des Kultus:
Breisky.

Bundesminister: **Dr. Waber** für Inneres
und Unterricht, **Dr. Grimm** für Finanzen,
Dr. Pauer für soziale Verwaltung, **Dr. Grün-
berger** für Volksernährung, **Dr. Bennewitz** für
Land- und Forstwirtschaft, **Dr. Rodler** für
Verkehrswesen, **Dr. Pallautz** für Justiz, **Angerer**
für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten,
Dauvoine für Heereswesen.

Auf der Bank der Regierungsver-
treter: Sektionschef **Dr. Mayer** des Bundes-
ministeriums für Justiz, Ministerialrat Ingenieur
Reper des Bundesministeriums für Verkehrswesen.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.
Das Protokoll über die Sitzung vom 22. Juni
ist in der Kanzlei zur Einsicht für die Mitglieder
aufgelegen, unbeanstandet geblieben und gilt daher
als genehmigt; jenes über die Sitzung vom
23. Juni liegt in der Kanzlei zur Einsicht auf.

Das Bezirksgericht Fünfhaus in Wien hat
das gegen den Abgeordneten Haider am 3. De-
zember v. J. gestellte Auslieferungsbegehren
wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre
zurückgezogen.

Der Verfassungsausschuß wird sich daher
mit dieser Angelegenheit nicht weiter zu befassen
haben.

Der Rechnungshof hat unter Berufung auf
Artikel 121, Absatz 2, Bundes-Verfassungsge-
setz, einen vorläufigen Bericht über die Erstellung
der Schlußrechnung (380 der Beilagen) erstattet.

Dieser Bericht wird in Druck gelegt und
verteilt und sodann der geschäftsordnungs-
mäßigen Behandlung zugeführt werden.

Es ist eine Zuschrift eingelangt, mit der die
Einbringung einer Vorlage der Bundesregierung
angekündigt wird.

Ich ersuche um Verlesung dieser Zuschrift.

Schriftführer **Sever** (liest):

„Auf Grund der mir in der Sitzung des
Ministerrates vom 24. Juni 1921 erteilten Er-
mächtigung beehre ich mich, den Entwurf eines
Gesetzes über die Regelung des Verkehrs
mit Getreide und Mahlprodukten und über
die Sicherstellung einer Getreidereferve aus
der inländischen Ernte (375 der Beilagen) mit
dem Ersuchen zu übersenden, diesen Entwurf als
Vorlage der Bundesregierung der verfassungs-
mäßigen Behandlung zu unterziehen.“

Wien, 24. Juni 1921.

Der Bundesminister:

Dr. Grünberger.“

Präsident: Diese Vorlage wird der
geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zu-
geführt.

Wir gelangen nunmehr zur Tagesordnung.
Erster Punkt der Tagesordnung ist der Bericht
des Justizanschlusses über die Vorlage der
Bundesregierung (220 der Beilagen), betreffend
ein Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse
der Handelsagenten (Handelsagentengesetz)
(347 der Beilagen).

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Clessin;
ich ersuche ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Berichterstatter **Clessin:** Hohes Haus! Wohl
selten hat ein Stand so lange auf die gesetzliche
Regelung seiner spezifischen Rechtsverhältnisse ver-
geblich warten müssen, als dies bei den Handels-
agenten der Fall ist. Diese Tatsache ist zweifelsohne
darauf zurückzuführen, daß nicht nur in breiten
Massen der Bevölkerung, sondern auch in Fach-
kreisen nicht die richtige Erkenntnis von der
Wichtigkeit dieses Standes als Glied in der Kette
der Volkswirtschaft geherrscht hat. Wenn wir uns
vor Augen führen, daß der Handel im Laufe der
Zeit sich allmählich immer mehr und mehr
spezialisiert hat, wenn wir insbesondere die Funktionen
des Handels in Betracht ziehen, so ergibt sich ganz

von selbst, daß der Stand der Handelsagenten nicht etwa ein zweckloses Glied in der Kette der Volkswirtschaft darstellt, sondern, daß der Stand der Handelsagenten geradezu eines der notwendigsten Glieder bedeutet in der Überführung der Erzeugnisse vom Erzeuger an den Verbraucher, beziehungsweise vom Importeur an den Kleinhandel.

Die Funktionen des Handels sind bekanntlich zeitliche, sie sind örtliche, sie sind quantitative, sie sind qualitative. Von der größten Bedeutung ist die Funktion des Handels vom Standpunkte des Kredits. Was die örtlichen Funktionen des Handels betrifft, so besteht seine Aufgabe darin, durch Ausgestaltung des Transportwesens dafür zu sorgen, daß die Erzeugnisse vom Orte der Erzeugung an den Verbrauch möglichst rasch und zweckmäßig übergeleitet werden. Die zeitliche Funktion des Handels kommt dadurch zum Ausdruck, daß in jenen Fällen, wo der Zeitpunkt der Erzeugung nicht zusammenfällt mit dem Bedarf, der entsprechende Ausgleich geschaffen wird. In quantitativer Hinsicht hat der Handel dafür zu sorgen, daß das Zuviel auf der einen Seite ausgeglichen wird mit dem Zuwenig auf der andern Seite. In qualitativer Hinsicht liegt seine Aufgabe darin, die spezifischen Bedürfnisse des Kundenkreises festzustellen und hier nach Geschmack, nach Kaufkraft und so weiter dafür zu sorgen, daß in dieser Beziehung der Ausgleich vom Standpunkte der Qualität zustandekommt. Über die weitverzweigten Kreditfunktionen des Handels weitere Worte zu verlieren, ist wohl überflüssig.

Während in anderen Staaten die Wichtigkeit, die Bedeutung des Handelsagentenstandes längst erkannt und entsprechend gewürdigt wurde, hat die gesetzliche Regelung in Österreich am allerkürzesten auf sich warten lassen. Das Handelsvolk kat'exochen, England, hat bereits im Jahre 1889 diese Materie gesetzlich geregelt. Das neue deutsche Handelsgesetzbuch vom Mai 1897 widmet den Handelsagenten ein eigenes Hauptstück. Nur in Österreich hat die Regelung der Rechtsverhältnisse dieses Standes bis heute auf sich warten lassen. Die Gründe sind darin gelegen, daß die österreichische Regierung sich die Erfahrungen zunutze machen wollte, welche das Deutsche Reich mit der gesetzlichen Regelung der Rechtsverhältnisse der Handelsagenten gemacht hat. Die österreichische Regierung ist aber damals auch von dem Gesichtspunkte ausgegangen, daß zuerst die Rechtsverhältnisse des kaufmännischen Hilfspersonales geregelt werden müssen, und bekanntlich ist die Regelung der Rechtsverhältnisse des kaufmännischen Hilfspersonals ja erst durch das sogenannte Handlungsgehilfengesetz vom 16. Jänner 1910 erfolgt. Nunmehr wären wohl alle formellen Voraussetzungen gegeben gewesen, um auch bei uns endlich zur Regelung dieser Materie zu schreiten.

In dieser Beziehung verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß das Gremium der Wiener Handelsagenten schon im Jahre 1908 einen vollständigen Gesetzentwurf ausgearbeitet hat, der diesen Gegenstand nicht nur vom rein sachlichen Standpunkt in erschöpfender Weise vorzüglich behandelt hat, sondern einen Entwurf der Öffentlichkeit übergeben hat, der auch in juristisch-technischer Beziehung für den weiteren Ausbau dieser Gesetzgebung vorbildlich gewesen ist. Endlich wurde im Jahre 1911 eine Enquete veranstaltet, deren Ergebnis dann die Regierung zur Grundlage ihrer Arbeiten genommen hat.

Wenn ich den vorliegenden Gesetzentwurf im allgemeinen würdige, so muß ich besonders darauf hinweisen, daß dadurch, daß wir endlich die Rechtsverhältnisse der Handelsagenten regeln, daß wir durch diesen Akt der Gesetzgebung auch eine Rechtsangleichung an das Deutsche Reich vollziehen; aber in diesem Falle nicht nur eine Rechtsangleichung, sondern auch einen Fortschritt gegenüber dem derzeitigen Stande der Gesetzgebung im Deutschen Reiche. Denn seit dem Bestande des neuen deutschen Handelsgesetzbuches, seit dem Jahre 1900, sind ja schon wieder eine Reihe von Jahren ins Land gezogen und gerade in den letzten anderthalb Jahrzehnten hat sich ja bekanntlich der Handel am allermeisten entwickelt. Es ist deshalb zu begrüßen, daß durch die Regelung der Rechtsverhältnisse der Handelsagenten in Österreich die gegenwärtigen Bedürfnisse dieses Standes heute erfaßt werden, so daß, wenn dieses Gesetz nunmehr vom hohen Hause angenommen wird, gesagt werden kann, daß wir in dieser Beziehung mit den Rechtsverhältnissen im Deutschen Reiche nicht nur parallel laufen, sondern daß wir in gewissem Sinne ein Gesetz geschaffen haben, welches sogar in mancher Beziehung den Verhältnissen dieses Standes mehr und intensiver gerecht wird, als es das aus dem Jahre 1900 stammende Gesetzeswerk im Deutschen Reiche zu Wege gebracht hat.

Der Justizauschuß hat an der Regierungsvorlage außer wenigen stilistischen Abänderungen keine besonderen Abänderungen vorgenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß es sich im vorliegenden Falle um ein Gesetz handelt, welches ich als ein sogenanntes paktiertes Gesetz bezeichnen möchte. Es ist klar, daß ein Gesetz sich nur dann rasch einleben kann, wenn es zwischen den widerstreitenden Interessen der in Betracht kommenden Stände den Ausgleich dadurch findet, daß die mittlere Linie aus den Ansprüchen aller in Betracht kommenden Interessentengruppen gewählt wird. Es ist deshalb das vorliegende Gesetz ein Ausgleich zwischen den Forderungen der Kaufmannschaft und des Großhandels einerseits und den berechtigten Forderungen der Handelsagenten auf der andern Seite.

Das Handelsagentengesetz ist keineswegs ein Gesetz, das auf rein sozialpolitischer Grundlage aufgebaut ist, denn die Handelsagenten sind ja grundsätzlich ein selbständiger Stand, der nicht jenes Schutzes ex lege bedürftig ist, wie dies seinerzeit beim kaufmännischen Hilfspersonal der Fall gewesen ist, dessen Rechtsverhältnisse ja auch vor kurzem novelliert, den heutigen Rechtsverhältnissen gegenüber entsprechend neu geregelt werden mußten. Selbstverständlich ist aber auch festzustellen, daß die Rechtsverhältnisse des Agentenstandes immerhin eines gewissen Schutzes gegenüber der Kaufmannschaft bedürfen. Und so sind denn auch eine Reihe von Vorschriften zwingender Natur in das Handelsagentengesetz aufgenommen worden. Im großen und ganzen aber trägt dieses Gesetz den Charakter dispositiven Rechts, also eines Rechts, das durch die freie Übereinkunft beider vertragschließenden Teile auch den konkreten Verhältnissen des einzelnen Falles, den Bedürfnissen des Handels entsprechend, jeweils angepaßt werden kann. Sogenanntes ius cogens, also zwingende Vorschriften, sind nur in einigen Paragraphen enthalten und betreffen den Entschädigungsanspruch des Handelsagenten bei Verhinderung am Verdienste, sie betreffen den Anspruch auf Vorstoß, sie beinhalten weiters das Recht auf Buchauszug und Büchereinsicht, sie beinhalten weiters Schutzbestimmungen bei Kündigung, weiters die Ansprüche bei vorzeitiger Lösung des Vertragsverhältnisses und die Ansprüche des mit der Kundenzuführung betrauten Handelsagenten bei Lösung des Vertragsverhältnisses vor Ablauf von drei Jahren und schließlich die Schadenersatzansprüche bei Konkurs des Geschäftsherrn. Mit diesen rein zwingenden Vorschriften des Gesetzes sind jene Bestimmungen erschöpft, wo durch freie Übereinkunft der Parteien eine Änderung nicht Platz greifen darf. Daher hat der Justizauschuß bei Beratung dieser Fälle der Erwägung Ausdruck gegeben, daß es sich hier darum handelt, die hauptsächlichsten Interessen des Handelsagentenstandes gegenüber der stärkeren Macht der selbständigen Kaufleute zu schützen.

Ich kann es mir wohl versagen, auf einzelne Bestimmungen des Gesetzes einzugehen. Der Justizauschuß hat alle Anregungen, die ihm aus verschiedenen Interessentengruppen zugegangen sind, voll gewürdigt und es sind alle Beweggründe, die ihn veranlaßt haben, im großen und ganzen an der Regierungsvorlage festzuhalten, in dem Berichte erschöpfend angeführt, den der Justizauschuß erstattet hat. Wenn wir also dieses Gesetz, das schon längst vom Stande der Handelsagenten gewünscht wird, wenn wir dieses Gesetz, das aber auch vom Standpunkt der Interessen der Industrie, des Großhandels und vom Standpunkt der Rechtsprechung dringend erwünscht ist, verabschieden, so kommen wir nicht nur in der Rechtsangleichung an das

Deutsche Reich einen gewaltigen Schritt weiter, sondern wir schaffen durch dieses Gesetz auch die Grundlage, daß für unseren Handel, wenn er in diesem außerordentlich wichtigen Belange geregelt ist, die Möglichkeit zu neuem Aufblühen gegeben erscheint. Denn es ist sicher, daß alle überzeugt sein müssen, daß gerade Deutschösterreich es vor allem notwendig hat, den Handel und insbesondere die Vermittlung von Handelsgeschäften neu zu beleben, weil es dadurch möglich wird, unsere Zahlungsbilanz bedeutend zu heben und damit insbesondere der Stadt Wien als einem Hauptstapelplatz jene Vorteile zu sichern, die ihm wegen seiner Lage, zufolge seiner Verbindungen aus früherer Zeit her zugute kommen, und die ihm auch trotz aller Veränderungen des Gefüges des alten Österreichs nicht werden entzogen werden können.

Ich stelle sohin namens des Justizauschusses den Antrag, der hohe Nationalrat wolle beschließen, dem vorliegenden Gesetzentwurfe mit den vom Justizauschuße beschlossenen Abänderungen die Zustimmung zu erteilen. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident: Als Regierungsvertreter ist im hohen Hause erschienen Herr Sektionschef Dr. Mayer vom Bundesministerium für Justiz.

Ich eröffne die Debatte, und zwar würde ich, wenn kein Widerspruch erhoben wird, die General- und Spezialdebatte unter Einem durchführen. *(Nach einer Pause:)* Das hohe Haus erhebt keinen Widerspruch. Wünscht jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung.

Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche die §§ 1 bis einschließlich 32, sowie Titel und Eingang des Gesetzes annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. *(Geschlecht.)* Das Gesetz ist in zweiter Lesung angenommen.

Berichterstatter Clesner: Ich beantrage die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche diesem formalen Antrage zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. *(Geschlecht.)* Das hohe Haus hat mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit die sofortige Vornahme der dritten Lesung beschlossen.

Wünscht jemand zur dritten Lesung das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche das Gesetz auch in dritter Lesung annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. *(Geschlecht.)* Angenommen.

Damit ist das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Handelsagenten (Handelsagentengesetz) (gleichlautend mit 347 der Beilagen) in dritter Lesung angenommen.

Der zweite Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Verfassungsausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (237 der Beilagen), betreffend ein Bundesgesetz über Volksbegehren auf Grund der Bundesverfassung (372 der Beilagen).

Ich lade den Herrn Berichterstatter Abgeordneten Schönsteiner ein, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter Schönsteiner: Hohes Haus! Ich habe die Ehre, namens des Verfassungsausschusses über Nr. 372 der Beilagen zu referieren. Es ist dies die Vorlage der Bundesregierung, betreffend ein Bundesgesetz über Volksbegehren auf Grund der Bundesverfassung. Den Mitgliedern des hohen Hauses ist bekannt, daß ursprünglich die hohe Bundesregierung dem Hause eine Gesetzesvorlage unterbreitet hat, die sowohl das Volksbegehren als auch die Volksabstimmung vorgesehen hat. Der Verfassungsausschuß hat sich zu einer Trennung dieser beiden Materien zunächst aus dem Grunde veranlaßt gesehen, weil bezüglich des Verfahrens beim Volksbegehren verschiedene Schwierigkeiten, die in der Behandlung von Land und Stadt aufgetaucht sind, zu überbrücken waren. Der Verfassungsausschuß hat zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten einen Unterausschuß eingesetzt und dieser hat nun die Vertreter der verschiedenen politischen Stellen angehört, um über die Durchführungsmöglichkeiten sowohl im Lande draußen, als auch in den großen Städten ein klares Bild zu gewinnen. Der Unterausschuß ist dann einstimmig zu dem Entschlusse gekommen, im großen und ganzen beim Vorichlage der Bundesregierung zu verbleiben, jedoch für die größeren Städte, insbesondere aber für die Bundeshauptstadt Wien, eine Reihe von Erleichterungen in der Durchführung zu schaffen. Die Bestimmungen, welche diese Erleichterungen betreffen, finden die Mitglieder des hohen Hauses im § 3 und im § 5. Es hat sich im wesentlichen bei diesen Bestimmungen, die da geändert wurden, darum gehandelt, daß man der autonomen Behörde, die das Überprüfungsverfahren über die Echtheit der Unterschriften zugewiesen bekommt, insoweit entgegenkommt, daß die wahlwerbende Partei nicht bloß die Unterschriften sammelt und abgibt, sondern auch einen Zettelkatalog anlegt, um der Überprüfungsbehörde eine leichtere Möglichkeit der Authentifizierung dieser Unterschriften zu geben. Die Frage, um die es sich überhaupt gedreht hat, war die, ob man diese Unterschriften im Zeitpunkte der Überreichung be-

glaubigen oder ob man sie erst dann authentifizieren soll, wenn das Volksbegehren schon beim Bundesministerium für Inneres und Unterricht eingebracht ist. Es haben sich alle drei Parteien dieses hohen Hauses auf den Standpunkt gestellt, daß man eine solche Überprüfung erst nach dem Einbringen des Volksbegehrens durchführen soll, weil man sonst die politischen Behörden und die Gemeindeämter unausgesetzt der Arbeit der Authentifizierung von Unterschriften aussetzen würde, die schließlich und endlich doch, weil die erforderliche Anzahl von 200.000 Wählern fehlt, für nichts getan wäre.

Ich glaube, die wichtigsten Bestimmungen dem hohen Hause bekanntgegeben zu haben und bitte nun namens des Verfassungsausschusses, das hohe Haus wolle der Vorlage seine Zustimmung erteilen. (Beifall.)

Präsident: Mit Zustimmung des hohen Hauses werde ich die General- und Spezialdebatte unter Einem durchführen. Meldet sich jemand zum Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall, die Debatte ist geschlossen. Wir schreiten zur Abstimmung.

Ich bitte diejenigen Damen und Herren, die die §§ 1 bis 22 des Gesetzentwurfes, sowie Titel und Eingang des Gesetzes annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.) Angenommen.

Berichterstatter Schönsteiner: Ich beantrage die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, die diesem formalen Antrage zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.) Das hohe Haus hat mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit die sofortige Vornahme der dritten Lesung beschlossen.

Wünscht jemand von den Damen und Herren in der dritten Lesung das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, die den Gesetzentwurf auch in dritter Lesung annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.) Das Bundesgesetz über Volksbegehren auf Grund der Bundesverfassung (gleichlautend mit 372 der Beilagen) ist in dritter Lesung angenommen. Damit ist dieser Gegenstand erledigt.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Ausschusses für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über den Antrag der Abgeordneten Johann Gärtler, Wunsch, Stempfer und Genossen (142 der

Beilagen), wegen Maßnahmen gegen die bedrohlichen Auswüchse des wilden Handels (345 der Beilagen).

Der Berichterstatter, Herr Abgeordneter Johann Gürtler, ist heute verhindert, im Hause zu erscheinen. Ich erteile daher dem Obmann des Ausschusses, Herrn Abgeordneten Kraft, das Wort.

Berichterstatter Kraft: Hohes Haus! Seit dem Zusammenbruche sind im Handel und Gewerbe ganz absonderliche, eigentümliche und nichts weniger als erfreuliche Erscheinungen zutage getreten. Es hat sich eine ganze Flut von Händlern und Gewerbetreibenden, die sich früher nie mit Handel oder Gewerbe befaßt haben, über das Land ergossen. Es wurden Gewerbe angemeldet, die in gar keinem Verhältnisse weder zu der Einwohnerzahl, noch zu dem Umfange der betreffenden Bevölkerungszahl standen, kurzum, es gab eine Erscheinung, die sich immer in solchen Zeiten zeigt, in welchen eine Inflationsperiode eintritt. Es ist daher ganz begreiflich, daß sich in den Kreisen des Handels und Gewerbes, insbesondere des ansässigen und legitimen Handels, lebhaft Gegenbewegungen geltend machten. Es wurden ja vielfach Existenzen ruiniert, die jahrelang ansässig waren, und Ortsfremde und Volksfremde drängten sich an deren Stelle. Es ist daher von Seiten der Abgeordneten Johann Gürtler, Wunsch, Stempfer und Genossen ein Antrag eingebracht worden, welcher diesen Erscheinungen zu begegnen geeignet ist. Dieser Antrag gipfelt in folgenden:

Für jede nach dem Jahre 1914 in den Handel eingetretene Person ist ein Befähigungsnachweis zu erbringen, beziehungsweise deren Berechtigung nach neuen festzustellenden Grundsätzen zu überprüfen. Die einheimischen, ansässigen Händler sind vor allem zu schützen. Die näheren Ausführungen und Bestimmungen im Sinne dieses Antrages sind im Einvernehmen mit der Handels- und Gewerbekammer sowie den Fachgenossenschaften vorzuschlagen, wobei besonders darauf Bedacht zu nehmen ist, daß das Ansehen und die Würde unseres Handels- und Kaufmannsstandes durch die vollständige Ausschaltung zweifelhafter Elemente wiederhergestellt wird.

Es handelt sich also nicht um die Durchführung eines Gesetzes, sondern um eine Auforderung an die Regierung, ein Gesetz im Einvernehmen mit den Handels- und Gewerbekammern herzustellen, welches geeignet ist, den ortsansässigen Händler zu schützen und fremde Elemente und Elemente fernzuhalten, welche nicht geeignet sind, die Würde und das Ansehen des Handels entsprechend zu erhalten. Ich bitte das hohe Haus diesen Antrag anzunehmen. (Beifall.)

Präsident: Es ist niemand zum Worte gemeldet; wir schreiten daher zur Abstimmung.

Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche die Punkte 1, 2 und 3 des Antrages des Herrn Referenten annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschlecht.) Das ist die Minorität, die Anträge sind abgelehnt. (Heiterkeit.)

Zum nächsten Punkte der Tagesordnung, das ist der Bericht des Ausschusses für Verkehrswesen über den Antrag des Abgeordneten Weiser und Genossen (135 der Beilagen), betreffend die Fertigstellung des Linzer Hauptbahnhofes (356 der Beilagen), erteile ich dem Herrn Berichterstatter Abgeordneten Weiser das Wort. Ich bitte ihn, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatter Weiser: Hohes Haus! Durch den Krieg ist Österreich ein armes Land geworden, dessen Wiederaufbau ungeheure Arbeit und ungeheure Mittel erfordert. In erster Linie müssen wir bei unserem Wiederaufbau an die Verkehrswirtschaft denken. Die Verkehrswirtschaft hat durch den Krieg ebenso wie durch den Friedensvertrag ungeheurer gelitten und wir wissen, daß es notwendig ist, hier alle Kräfte einzusetzen, um so rasch wie möglich aus diesen traurigen Zuständen herauskommen zu können. In Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Frage, haben wir bereits im vergangenen Jahre einen wichtigen Beschluß gefaßt, und zwar betreffend die Elektrifizierung der Bahnen in Tirol und Salzburg und in weiterer Folge auch die Vorbereitung der Elektrifizierung der Bahn von Salzburg nach Wien. Wir haben gewußt, welche große Bedeutung dieses Werk hat, daß es viele Milliarden verschlingen wird, aber weil wir uns bewußt waren, wie notwendig und wichtig der Ausbau unserer Verkehrswirtschaft ist, haben wir auch diesen Antrag beschlossen.

Eine der nächsten Aufgaben für die Verbesserung unserer Verkehrswirtschaft ist die Ausgestaltung unserer Bahnhöfe und Bahnhofsanlagen überhaupt. Als eine der wichtigsten Aufgaben in dieser Beziehung führe ich in erster Linie den Neubau des Linzer Bahnhofes an und es ist heute meine Aufgabe, im Namen des Verkehrsausschusses für den Neubau des Linzer Personenbahnhofes zu referieren. Der Linzer Personenbahnhof wurde im Jahre 1859 gebaut, also zu einer Zeit, die sehr weit zurückliegt, zu einer Zeit, wo unser Verkehrswesen natürlich noch in seinen Anfangsstadien war. Linz selbst hatte damals zirka 28.000 Einwohner, es war also der Bahnhof für jene Zeit vollkommen genügend. Im Laufe der Zeit ist aber, so wie es bei vielen andern Dingen der Fall war, auch dieser Bahnhof zu klein geworden und es wurde daher sowohl von der Stadt Linz, als auch von den Behörden in Oberösterreich und verschiedenen

anderen Körperschaften die Anregung gegeben, man möge rechtzeitig daransprechen, den Bahnhof in Linz umzugestalten, respektive neu zu bauen. Im Laufe der Jahre wurden die Bahnhofverhältnisse so mißliche, daß verschiedene Körperschaften in vielen Versammlungen dem Eisenbahnministerium und der Regierung den Wunsch nahegelegt haben, endlich einen neuen Bahnhof zu erbauen. Es wurden nicht allein unzählige Volksversammlungen abgehalten, sondern auch Resolutionen und Denkschriften übergeben und zu den maßgebenden Faktoren im Staate Deputationen entsendet, um diesen Bahnhofbau durchzuführen zu lassen. Es war aber alles lange Zeit vergebens. Die maßgebenden Faktoren im Staate, die Regierung usw. haben sich darum nicht gekümmert, insofern ist nicht nur die Stadt Linz, sondern die Verwaltung überhaupt in eine sehr schlimme Situation gekommen. Als sich endlich nach langer Zeit die Regierung bereit erklärte, Projekte auszuarbeiten und die Frage ernsthaft zu studieren, da war es, ich möchte sagen, bereits zu spät. Es wurde eine ganze Reihe von Projekten ausgearbeitet, Projekte, die an und für sich vielleicht ganz gut gewesen wären. Aber wir wissen ja, daß wir Österreich in der Welt bekannt sind, daß, wenn eine wichtige Aufgabe gelöst werden soll, diese so lange studiert, so lange beraten wird, bis die Zeit vorbei ist, um irgendein großes Werk rechtzeitig fertigzustellen. Endlich hat man sich über ein Projekt geeinigt. Am 15. Oktober 1912 wurde durch den damaligen Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster der erste Spatenstich getan. Es war damals eine große Feierlichkeit, alle Behörden haben daran teilgenommen und alle Leute waren der Hoffnung und Freude voll, daß nun endlich der lang ersehnte Wunsch der Stadtgemeinde Linz und der Direktion der Staatsbahnen in Linz durchgeführt werde. Vom Jahre 1912 bis heute ist zwar ein Teil dieses Projektes durchgeführt worden, aber der wichtigste Teil, der Personenbahnhof, ist noch nicht in Angriff genommen. Heute zählt Linz zirka 93.000 Einwohner, wir können Linz somit schon zu den Großstädten rechnen. Für die Stadt Linz ist der Bahnhofumbau sehr wichtig, und zwar ist sie dabei namentlich an zwei Dingen sehr interessiert: einerseits an dem Bahnhofumbau selbst, andererseits an der Straßenunterfahrt der Wiener Reichsstraße. Die geographische Lage von Linz ist so, daß die Stadt sich nur nach Süden entwickeln kann. Die Bahnlinie durchschneidet Linz heute in der Mitte, es hat sich südlich von Linz ein großer Stadtteil mit etwa 20.000 bis 30.000 Einwohnern entwickelt und die Verbindung zwischen der inneren Stadt und diesem äußeren Teile wird hauptsächlich nur durch eine Straße, durch die sogenannte Wiener Reichsstraße hergestellt. Nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Lastenverkehr wickelt sich

auf dieser Straße zum großen Teil ab: Tausende und Tausende von Menschen, Hunderte von Fuhrwerken müssen diese Straße im Tage passieren. Daraus kann man erkennen, wie wichtig diese Straßenunterfahrt für die Stadtgemeinde Linz ist.

Die verkehrstechnische Notwendigkeit des Neubaus des Linzer Bahnhofes ist auch längst schon begründet, und zwar durch die neuen Bahnlinien, die sich im Laufe der Zeit dort entwickelt haben. Vor Jahren wurde die sogenannte Pöhrnbahn gebaut, welche die Hauptverbindung vom Norden nach dem Süden herstellt. Es war seinerzeit gedacht, diese Bahn als eine Bahn erster Ordnung zu schaffen. Man ist dann später auf eine Bahn zweiter Ordnung zurückgekommen, immerhin wäre es aber schon bei Erbauung dieses Bahnteiles notwendig gewesen, die Erweiterung der Gleisanlagen durchzuführen, was aber nicht geschehen ist. Nun sind aber eine ganze Reihe von neuen Bahnen gebaut worden, beziehungsweise teilweise noch im Entstehen begriffen und müssen im Laufe der nächsten Jahre gebaut werden. Es ist die Bahn Linz—Eferding—Waidenkirchen gebaut worden, die aber nicht in den Hauptbahnhof einmünden kann, sondern in einen Nebenbahnhof mündet, wodurch der Verkehr auch etwas erschwert wird. Wir haben weiters die Mühlkreisbahn, welche von Linz—Urfahr aus in nordwestlicher Richtung das Land durchquert. Eine Verbindung zwischen dem Mühlkreisbahnhof und dem Linzer Hauptbahnhof für den Personenverkehr ist nicht hergestellt, sondern es ist dort seinerzeit wieder ein eigener kleiner Personenbahnhof gebaut worden. Es ist weiters die Florianerbahn gebaut worden, ohne einen Anschluß an das Staatsbahnnetz zu finden. Es wird auch an eine neue Linie, Linz—Leonfelden—Gallneukirchen, gedacht. Zwar ist diese Bahn noch nicht gebaut, doch sind schon alle Schritte unternommen, um diesen wichtigen Bahnbau in der nächsten Zeit durchführen zu können. Auch hier ist infolge der Verhältnisse kein Anschluß an den Linzer Bahnhof möglich.

Wir sehen somit, daß wir in Linz eine ganze Reihe von kleinen Bahnhöfchen haben, die voneinander räumlich getrennt sind, was für die Passagiere natürlich sehr unangenehm ist. Die Verkehrsentwicklung in Linz selbst bedingt es, daß der Bahnhof so rasch wie möglich gebaut werden muß.

Ich möchte das hohe Haus nicht lange aufhalten mit der Aufzählung der einzelnen Details, doch glaube ich immerhin, einige Ziffern bekanntgeben zu sollen. Gewiß ist, daß jetzt, wo der Verkehr etwas gedrosselt war, mit Not das Auslangen mit dem Linzer Personenbahnhof gefunden werden konnte. Aber wir geben uns der sichern Zuversicht hin, daß im Laufe der nächsten Zeit es gelingen wird, den Verkehr rasch zu entwickeln, und dann ist natürlich der Linzer Bahnhof vollkommen ungenügend,

was eine große Gefahr für die Verkehrswirtschaft bedeutet.

Ich möchte ein Friedensjahr herausgreifen und bekanntgeben, daß an einem einzigen Tage nicht weniger als 70 Personen- und Schnellzüge und 50 Lastenzüge den Linzer Personenbahnhof durchlaufen haben. Diese Zustände waren zu jener Zeit für das reisende Publikum und für das diensthabende Personal tatsächlich lebensgefährlich und einer jeden Sicherheitsvorschrift hohnsprechend. Wir hoffen, daß der Verkehr sich noch mehr entwickeln wird als in den Friedensjahren, nachdem die geographische Lage unseres Staates ihn für einen ausgedehnten Verkehr von Westen nach Osten und umgekehrt sehr geeignet erscheinen läßt. Dann wäre es eine Katastrophe, wenn der Bahnhofumbau nicht durchgeführt wäre. Die bauliche Einrichtung des Linzer Bahnhofes, dessen Bau, wie ich eingangs erwähnt habe, bis in das Jahr 1859 zurückgreift, ist auch sonst vollkommen unzulänglich, wenn man bedenkt, daß zirka 13.000 bis 15.000 Personen täglich ankommen und abreisen. Die Personenkassen am Bahnhof selbst sind natürlich zu klein, vollkommen ungenügend und es passiert an verkehrreichen Tagen, daß Hunderte und Hunderte von Personen bei jeder Witterung im Freien draußen stehen und sich an einem daselbst errichteten Pavillon die Fahrkarten lösen müssen. Die Warteräume sind nicht nur zu klein und ungenügend, sondern sie sind geradezu ein Hohn. Einen Warteraum dritter Klasse gibt es eigentlich nicht, sondern dieser ist in einem Restaurationsraum untergebracht. Wie es in diesem Raume aussieht, wissen vielleicht auch die meisten anwesenden Frauen und Herren, wenn sie Linz passiert und sich dort einige Stunden aufgehalten haben. Es ist ja klar, daß bei einem so großen Verkehr, wo so viele tausende Menschen tagtäglich diesen Bahnhof benutzen und sich zum Teil dort längere Zeit aufhalten müssen, die Restaurationsräume als Warteräume vollkommen ungenügend sind. Wir haben wohl einen Warteraum zweiter Klasse, aber er ist so klein, daß sich darin nur 20 oder 30 Personen aufhalten können, und überdies wird er vom reisenden Publikum als Durchgang von den Klassen oder von der Außenseite des Bahnhofes zum Bahnsteig benutzt. Auch ein Wartesaal erster Klasse ist vorhanden, aber er ist immer zugesperrt und auch so ungenügend, daß nur etwas über 10 Personen darinnen Platz haben. Das zeigt an, daß die Warteräume, die bei jedem Bahnhof einen Hauptbestandteil bilden, vollkommen ungenügend sind, und daß die Notwendigkeit der Erbauung des Bahnhofes vorliegt. Außerdem bedeutet es eine große Gefahr für das reisende Publikum, daß die meisten Reisenden beim Einsteigen in ihren Zug zwei, drei, vier ja sogar fünf Gleise überschreiten müssen. Dabei ist zu bedenken, daß in kurzer Zeit oft

mehrere Züge nach verschiedenen Richtungen abgefertigt werden und andere Züge wieder einfahren. Das reisende Publikum achtet natürlich immer nur auf seinen Zug, viele Reisende sind, wenn sie den Bahnhof betreten, achtlos oder etwas zerstreut und dadurch kommen viele Reisende in Lebensgefahr. Ich selbst hatte schon oft Gelegenheit zu sehen, wie durch den Dienstleister und die Aufmerksamkeit des dortselbst dienstmachenden Personals der Staatsbahnen mancher Passagier aus Lebensgefahr befreit wurde.

Wir wissen, daß sich die Stadt Linz sehr rasch entwickelt. In letzter Zeit sind eine Reihe von Industrien zugewachsen und es besteht die Absicht, mehrere Industrien dort anzusiedeln. Ich möchte nur die Permanganitfabrik, die Arbeiterbrotwerke, welche neu gebaut wurden, eine neue Textilfabrik usw. erwähnen. Alles das wird eine Erschwernis für unsern Bahnhof bedeuten. Ein weiteres Ärgernis für die Stadt Linz selbst ist die sogenannte Straßenunterfahrt bei der Wiener Reichsstraße. Hier muß ich schon offen sagen, daß die Stadtgemeinde Linz das größte Interesse an einer günstigen Erledigung der ganzen Angelegenheit des Bahnhofumbaus hat. Wenn wir uns zum Beispiel vergegenwärtigen, daß Wien von Schönbrunn bis zum Ring längs der Mariahilferstraße mit dem Verkehr von Norden nach Süden abgeschnitten wäre, so wäre das der größte Schaden für die Stadt selbst. In ähnlicher Weise ist auch Linz durch den Bahnhof und seine Anlagen geschädigt. Es war seinerzeit geplant, daß man provisorisch einen sogenannten Übergang schafft, wie man das vielfach in andern Städten gemacht hat. Aber wegen der hohen Kosten und weil man glaubte, daß es doch möglich sein werde, den Personenbahnhof etwas früher zu bauen, ist man davon abgekommen. Das Ministerium für Verkehrswesen hat schon seinerzeit erklärt, es lasse sich diese Straßenunterfahrt allein nicht machen, und ich kann mir, obwohl ich selbst nicht Fachmann bin, denken, daß es unter den heutigen Verhältnissen unmöglich ist, die Straßenunterfahrt fertigzustellen, ohne gleichzeitig auch den Bahnhof zu bauen. Gewiß, eine Verbesserung ist insoweit gemacht worden, als die Staatsbahnverwaltung seinerzeit die Straßenunterfahrt in der sogenannten Friedhofstraße für den Straßenbahnverkehr und ebenso für die andern Fuhrwerke erweitert hat. Immerhin bedeutet das für tausende und aber tausende Leute einen Umweg von zirka einer Viertelstunde.

Der Linzer Bahnhof ist seinerzeit in drei Abschnitten in Bau gegeben worden, und zwar: Personenbahnhof, Frachtenbahnhof und der sogenannte Güterausstellbahnhof. Der Güterausstellbahnhof ist fertiggestellt. Der Frachtenbahnhof ist auch Ende des vergangenen Jahres dem Verkehr übergeben worden. Der Güterbahnhof ist aber

so unglücklich angelegt, daß er eine Erichternis für den Personenverkehr bedeutet. Von dem dort Dienst machenden Personal, ebenso von den Fachmännern und von der Direktion selbst wird dieser neue Güterbahnhof mit Recht als ein Friedhof für das rollende Material bezeichnet. Ich selbst weiß, da ich auf der Station Linz seit zirka 30 Jahren Dienst mache, wie unglücklich der neue Güterbahnhof angelegt wurde. Auch das Ministerium hat sich bereits davon überzeugt und wird hier Abhilfe schaffen. Tagtäglich wird kostbares rollendes Material vernichtet und das dort diensthabende Personal kommt dadurch in Lebensgefahr. Die ganze Anlage des Güterauftellbahnhofes ist so, daß dadurch besonders unter den heutigen Verhältnissen der Personen- und Schnellzugsverkehr sehr stark tangiert wird. Die Personen- und Schnellzüge können vielfach nicht ein- und ausfahren, weil sie durch Güterzüge aufgehalten sind. Viele Reisende werden die Beobachtung gemacht haben, daß in der Station Linz, ich will nicht sagen, jeder Zug, aber viele Züge die Station nicht passieren können, weil das Signal auf Halt steht, weil eben ein Lastenzug die Einfahrt verhindert. Solange das Personal aufmerksam ist, solange nicht ein größerer unglücklicher Zufall waltet, ist ja ein Aufenthalt von einigen Minuten ohne Bedeutung. Aber wir wissen von den Fachmännern, daß die geringste Unaufmerksamkeit oder das Versagen eines Signals unter Umständen einen Zugzusammenstoß, eine Katastrophe herbeiführen kann. Es wurde beschlossen, ein neues zweites Gleis von Passau nach Wels zu bauen. Dieses zweite Gleis, erklärten alle Fachmänner, kann eigentlich nur dann gebaut werden, wenn der Linzer Bahnhof fertiggestellt wird. Der heutige Personenbahnhof in Linz behindert den Verkehr in ungeheurer Weise. Die Lastenzüge auf der Strecke von Linz bis Passau müssen in den verschiedenen Stationen stundenlang, oft noch länger stehen, weil sie Linz nicht passieren können. Ebenso geht es hinter bis Amstetten, Selztal und Freistadt. Das ist für den Verkehr ein großer Schaden und das muß so rasch wie möglich beseitigt werden.

Wie bereits gesagt, wurden von den maßgebenden Körperschaften schon unzählige Eingaben, jetzt neuerdings, an das Bundesministerium für Verkehrsweisen gerichtet, doch endlich an die Erbauung des Personenbahnhofes in Linz zu schreiten. In der jüngsten Zeit haben ja Präsident Dr. Dinghofer und der Abgeordnete Dr. Wigner aus Linz eine energische Zuschrift an das Bundesministerium für Verkehrsweisen gerichtet und die Erbauung des Bahnhofes urgirt.

Auf diese Intervention ist vom Ministerium eine Antwort gekommen, welche wir schon gehant haben, welche aber im Gemeinderat wie im Lande und allen Körperschaften Befremdung hervorgerufen

hat. In der Antwort wird geschildert, daß die Erbauung des Bahnhofes technisch ungeheure Schwierigkeiten bereitet. Das wird ja selbstverständlich von keinem Menschen bestritten, aber daß es überhaupt nicht möglich ist, das muß bezweifelt werden. Weiters wird darauf hingewiesen, daß die sofortige Inangriffnahme des Personenbahnhofbaues insofern Schwierigkeiten bietet, weil ja in Linz bekanntlich auch eine große Wohnungsnot, vielleicht die größte Wohnungsnot in Österreich überhaupt, herrscht. Das alte Frachtenbahnhofgebäude wird teilweise zu Kanzleien verwendet, ein Teil des alten Frachtenmagazins dient als Eilgutmagazin, weiter ist eine Schuhreparaturwerkstätte darin. Das soll dafür maßgebend sein, daß man das Gebäude nicht niederreißen kann, und solange das nicht geschieht, kann der Personenbahnhof an dieser Stelle nicht gebaut werden. Nun müssen wir schon sagen, daß hier trotz des großen Mangels an Wohnungen, Geschäftslokalen und Kanzleien doch Abhilfe geschaffen werden kann. Diese paar Kanzleien oder Arbeitsräume können provisorisch anderswo untergebracht werden und das darf kein Grund sein, die Erbauung des Personenbahnhofes noch weiter hinauszuschieben.

Es wird auch darauf hingewiesen, daß die Bahnhofunterfahrt provisorisch insoweit geregelt wurde, als man die Friedhofunterfahrt fertiggestellt hat. Ich muß sagen, es besteht kein einziger stichhaltiger Grund, den Bau des Personenbahnhofes nicht sofort in Angriff zu nehmen. Das Personal und die Beamtschaft des Bahnhofes erklärt schon seit langer Zeit, jede Verantwortung für die Katastrophen abzulehnen, die sich ereignen können, und wir müssen doch diese Leute hören, welche tagtäglich Dienst machen und jeden einzelnen Grund für und wider den Bahnhofumbau prüfen. Sie sagen auch, daß zwischen dem Personenbahnhof und dem fertiggestellten Aufstellbahnhof für die Umbauzeit von der provisorischen Abzweigung 1 bis Linz (Halle) — zirka 1000 Meter — ein Provisorium mit zwei Gleisen geschaffen werden mußte, auf dem der gesamte Personen- und Güterzugsverkehr West—Ost und Gegenrichtung abgewickelt werden muß. Von, beziehungsweise nach Kleinmünchen, Aufstellbahnhof und Steyregg führen fünf Verkehrsgleise zur provisorischen Abzweigung 1 und von da muß sich auf 1000 Meter der Verkehr dieser fünf Gleise in einen Hals mit nur zwei Gleisen gegen den Personenbahnhof zwängen. Der ganze Personen- und Güterverkehr wickelt sich in Linz eben auf sechs Gleisen ab und das ist für einen so großen Bahnhof vollkommen ungenügend.

Man hat zwar teilweise schon ein Provisorium geschaffen und will mit einem Aufwand von vielen Millionen daran weiter arbeiten, um den Güterverkehr hinter den sogenannten alten Heizhäusern zu führen, aber der Umstand, daß zwischen dem

Personen- und Güterbahnhof über zirka 1000 Meter sich der Verkehr auf einem einzigen Gleise für den Lastenverkehr abwickeln muß, ist nicht nur ein Hindernis, sondern eine große Gefahr für den gesamten Verkehr. Seinerzeit hat es geheißen, das Provisorium werde nur auf zirka zwei Jahre geschaffen. Nun besteht aber das Provisorium schon über sechs Jahre. Der Verkehr hat sich in letzter Zeit rasch entwickelt, er wird sich noch weiterhin sehr entwickeln und diese Anlagen sind daher vollkommen ungenügend.

In weiterer Linie muß ich bekanntgeben, daß sich das Personal selbst in vielen Eingaben für die Erbauung des Linzer Bahnhofes ausgesprochen hat, und insbesondere ist in letzter Zeit in einer großen Versammlung abermals der Beschluß gefaßt worden, ganz energisch an das Bundesministerium für Verkehrswesen heranzutreten, es möge endlich den Bahnhofsumbau fertigstellen. Der heutige Bahnhof bedeutet nicht nur eine große Gefahr für das dienstmachende Personal selbst. Wir können es uns ja ganz leicht vorstellen, daß, wenn heute ein Bediensteter weiß, daß es eine Lebensgefahr für ihn bedeutet, wenn er den Bahnhof betritt, er nicht gerade mit Freude in den Dienst geht, und daß er sich danach sehnt, hier endlich einmal eine Änderung zu finden, wir wissen aber, daß dieser Zustand auch für das reisende Publikum eine große Gefahr bedeutet und ich spreche es ohne Scheu aus, daß mancher Reisende, wenn er wüßte, welche Gefahr das Passieren des Linzer Bahnhofes für ihn bedeutet, einen Umweg machen und gewiß den Linzer Bahnhof nicht passieren würde. Ich selbst habe ja, wie schon erwähnt, im Laufe der Jahre Gelegenheit gehabt, unzählige Katastrophen zu beobachten, Katastrophen, bei denen sich die Waggons aufeinander türmten, vollkommen vernichtet und zersplittert wurden. Es ist ein großes Glück zu nennen, daß niemals Menschenleben zu beklagen waren, reisendes Publikum dabei verunglückt ist. Wohl aber ist das Personal selbst dabei verunglückt und wenn wir in der Unfallschronik des Linzer Bahnhofes nachblättern, sehen wir, daß viele hunderte Menschenleben im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte dort verunglückt sind, weil eben die Anlagen dem heutigen und auch dem früheren, dem Friedensverkehre, nicht mehr entsprechen.

Die Eisenbahner haben in ihrer Gesamtheit — alle Gruppen — in einer der letzten Versammlungen, am 10. Juni 1921, eine neue Resolution gefaßt, worin sie ersuchen, so rasch als möglich mit allen Kräften und mit allen Mitteln an die endliche Erbauung des Linzer Bahnhofes zu schreiten, sowohl im Interesse ihrer Gesundheit als auch im Interesse des reisenden Publikums und im Interesse des Verkehrs überhaupt.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich über die Erbauung des Bahnhofes ziemlich ausführlich ausgesprochen. Der Ausschuß für Verkehrswesen erkennt voll und ganz die Schwierigkeiten an, die sich heute diesem großen Werk entgegenstellen. In erster Linie ist die Materialbeschaffung sehr schwierig, in zweiter Linie ist es vielleicht die Finanzierung, welche den Bahnhofsumbau verzögert, aber durch beides dürfen wir uns nicht abhalten lassen, dieses Werk zu vollenden, das sowohl im Interesse der Sicherheit des Personals, als auch des reisenden Publikums als auch im Interesse unserer Verkehrswirtschaft überhaupt liegt.

In Anbetracht dieser Verhältnisse hat auch der Ausschuß für Verkehrswesen beschlossen, dem Nationalrate folgenden Antrag vorzulegen (*liest*):

„Die Regierung wird aufgefordert, den Neubau des Personenbahnhofes in Linz in technischer und finanzieller Richtung sofort vorzubereiten, damit dieser Neubau ehestens durchgeführt werden könne.“

Die Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen haben erklärt, daß die technischen Arbeiten soweit fertig sind, daß mit dem Umbau begonnen werden könnte. Auch die finanziellen Schwierigkeiten dürften vielleicht zu überwinden sein. Wir müssen uns eben von dem Gedanken leiten lassen: so wichtig die Elektrifizierung der Bahnen in Tirol für uns ist, ebenso wichtig ist auch die Erbauung des Linzer Personenbahnhofes. Ich möchte deshalb das hohe Haus bitten, diesen Antrag einstimmig anzunehmen. Ich möchte aber auch die hohe Regierung bitten, diesen Antrag nicht nur als Resolutionsantrag schlechthin zu behandeln, sondern alles, was menschenmöglich ist, daran zu setzen, um dieses Werk durchzuführen. Die Regierung, das Ministerium für Verkehrswesen, trägt eine hohe Verantwortung für jede Verzögerung. Ich bitte das hohe Haus nochmals um Annahme des Antrages. (*Beifall*.)

Präsident: Ich eröffne die Debatte. Als Regierungsvertreter ist im hohen Hause erschienen der Herr Ministerialrat Ing. Repert vom Bundesministerium für Verkehrswesen. Zum Worte gemeldet hat sich der Abgeordnete Dr. Dinghofer. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Dinghofer: Hohes Haus! Die Geschichte des Linzer Bahnhofes ist geradezu ein typisches Beispiel, wie im alten Österreich Fragen von einer großen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung behandelt worden sind. Man verkannte nahezu vollständig die Wichtigkeit einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Bahnhofsanlage, man würdigte viel zu wenig die Gefahr persönlicher Art, die durch eine ungenügende Bahn-

hofanlage für die persönliche Sicherheit, und zwar nicht allein der Staatsbürger und derjenigen, die sonst die Bahn benutzen, erwächst, sondern auch insbesondere für das Betriebspersonal selbst. Es ist ein nicht hoch genug anzurechnendes Verdienst unseres Linzer Betriebspersonals, daß glücklicherweise noch keine Katastrophe von ungeheurer, vielleicht unabsehbarer Tragweite durch die geradezu trostlosen und unmöglichen Verhältnisse, wie sie auf dem Bahnhof in Linz herrschen, vorgekommen ist. Man verkannte aber auch vollkommen, daß durch eine ungenügende Bahnhofsanlage in einem Verkehrs-, in einem Wirtschaftszentrum Industrie, Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft, kurz und gut die gesamte Produktion leidet.

Als ich vor 20 Jahren in den Linzer Gemeinderat gewählt wurde, war die Frage des Umbaues des Linzer Bahnhofes schon auf der Tagesordnung und wich nicht mehr von derselben. Der oberösterreichische Landtag, die Handels- und Gewerbekammer und alle sonstigen öffentlichen Faktoren machten auf diese unhaltbaren Zustände aufmerksam, brachten Petitionen ein, machten Vorschläge, alles war vergeblich. Endlich raffte sich anfangs dieses Jahrhunderts die Regierung auf, drei Millionen Kronen für den Umbau des Linzer Bahnhofes in den Staatshaushalt zu stellen. Es war klar, daß für eine so große Sache dieser Betrag auch nicht annähernd hinreicht. Die Techniker wußten mit einem so geringfügigen Betrag nichts anzufangen. Und so kam es, daß diese Summe versiel. Es ist sehr bezeichnend für unsere Verhältnisse in der damaligen Zeit, daß es den politischen und wirtschaftlichen Faktoren nicht möglich war, diese unleidlichen Verhältnisse ohne Unterstufung der militärischen Faktoren zu beseitigen. Erst als man im Kriegsministerium darauf kam, daß der Linzer Bahnhof auch eine große strategische Bedeutung hat, kann, wenn auch sehr allmählich, eine etwas lebhaftere Bewegung in unsere verantwortlichen Faktoren und es wurde an die Ausarbeitung eines Projektes geschritten. Und es ist wieder bezeichnend für unsere damaligen Verhältnisse, daß das Projekt, das zuerst vorgelegt wurde, gerade für eine Dorfgemeinde geeignet gewesen wäre. Alle die vielen Vorschläge, deren Zahl in die Hunderte geht, alle die verschiedenen Deputationen konnten die Sache nur langsam weiter bringen. Projekt reihte sich an Projekt. Wie man hiebei vorgegangen ist, will ich Ihnen der Erinnerung halber an einigen Beispielen zeigen, nachdem ich selbst als langjähriger Bürgermeister der Stadt Linz diese Verhandlungen mit den Verkehrsreferenten des Gemeinderates Dr. Fritz Ruckenstein und mit dem damaligen Baudirektor Kempf geführt habe.

Es handelte sich zum Beispiel um den Vorplatz für den Bahnhof. In dieser Beziehung wollte

man 30 Meter, sage dreißig Meter, der oberösterreichischen Landeshauptstadt als genügend zubilligen, obwohl genug Platz vorhanden war. Es war ganz klar, daß für eine Stadt, die sich in einer derartigen Entwicklung befand wie damals die Landeshauptstadt von Oberösterreich, mit Rücksicht auf ihren Tramwayverkehr, auf ihren Wagenverkehr und schließlich auch mit Rücksicht darauf, daß in den Provinzhauptstädten doch auch hier und da größere Festlichkeiten stattfinden, mit einem derart geringen Vorplatz unmöglich das Auskommen gefunden werden konnte. Ganz abgesehen davon, daß es immerhin auch einen sehr trostlosen Eindruck auf den Fremden macht, wenn er beim Betreten der Stadt keinen würdigen Anblick hat und sich vor den Bahnhofen, sofern Möglichkeit hierfür besteht, Parkanlagen und größere Baulichkeiten befinden sollen. Gerade in Linz wäre es auch eine Dankeschuld, auf diesem Platze das Denkmal für einen Mann zu errichten, der im Verkehrswesen für die ganze Welt Unvergessliches geleistet hat, nämlich dem Ingenieur Gersner, der die erste Eisenbahn in Österreich gebaut hat. Nachdem die erste Pferdeeisenbahn, die von Linz nach Budweis gegangen ist, die älteste auf den europäischen Kontinent ist, so kann man wohl sagen, daß kein Platz geeigneter wäre als dieser, um dort diesem verdienstvollen Manne eine Ehrengruft abzustatten. Wir verlangten hundert Meter für den Vorplatz. Nach langen, langen Verhandlungen endlich ist es mit Unterstützung des damaligen Staatsbahndirektors gelungen, wirklich diesen Hundertmetervorplatz durchzusetzen, um so mehr, als genügender Raum auch faktisch vorhanden war. Einige Tage später aber, als die Verhandlungen fortgesetzt wurden, sahen wir zu unserem Entsetzen, daß trotz der einige Tage vorher abgeschlossenen Vereinbarungen wieder der Dreißigmeterplatz im Plane war. Sie sehen, daß geradezu eine Sisyphusarbeit in dieser Richtung zu leisten war. Ja, man hat das Gefühl gehabt, daß man wie ein Roßtäuscher behandelt wird, weil man nach wenigen Tagen immer wieder eine andere Situation zu schaffen versucht hat. Das ist ein System, welches meines Erachtens nicht genug zu verurteilen ist. Wir machten weiters darauf aufmerksam, daß dieser Vorplatz viel zu tief sei, und daß es für die hohe Staatsbahnverwaltung notwendig sein werde, eine eigene Dampfschiffahrtsgesellschaft zu gründen, weil dieser Vorplatz einfach als Sammelbecken wirken und bei dem geringsten Unwetter das Wasser aufsaugen würde, so daß kein Passagier vom Bahnhof in die Stadt und von der Stadt auf den Bahnhof kommen könnte, ohne daß er einen Kahn oder sonst etwas Ähnliches benutzte. Die Kosten für die Hebung dieses Platzes, die verlangt wurde, wurden damals mit einer halben Million Kronen veranschlagt und der Eisenbahnminister war außerstande, die halbe

Million Kronen für diesen Zweck durchzusetzen. Wieder mußten unzählige Vorgespräche stattfinden, man mußte sich an den damaligen Ministerpräsidenten wenden, dieser mußte auf den Finanzminister einen Druck ausüben, der Finanzminister fragte natürlich sofort nach der Kompensation, wie ja überhaupt aus der Gemeinde möglichst viel herauszupressen versucht wurde. Endlich wurde doch eingesehen, daß es auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegt, einen Vorplatz herzustellen, der die Möglichkeit bietet, daß die Passanten aus der Stadt auf den Bahnhof und vom Bahnhof zur Stadt auch bei Unwetter ungehindert kommen können.

Eine weitere Frage war die Frage der verschiedenen Durchfahrten. Die Stadt Linz ist durch einen Eisenbahngürtel in zwei Teile zerrissen und es war naturgemäß — wenn man sich nicht entschließt, die ganzen Linzer Bahnhofsanlagen weiter hinauszulegen, was nach meiner Überzeugung das Richtige wäre —, daß, um die Verkehrshemmung dieses Gürtels möglichst zu mildern, möglichst viel Durchlässe und Durchfahrten gefordert wurden. Um jede Durchfahrt mußte gekämpft werden, ja um jeden Meter in einer Durchfahrt, der es ermöglichen sollte, daß der Verkehr zwischen den erwähnten Teilen der Stadt halbwegs klaglos erfolgen könne, mußte gekämpft werden. Wie die Frage der Durchlässe behandelt wurde, dafür möchte ich noch ein Beispiel geben. Ein Durchlaß, welcher in die damalige selbständige Gemeinde St. Peter, die heute der Stadt Linz einverleibt ist, führte, ist durch drei Viertel des Jahres nicht passierbar aus dem einfachen Grunde, weil fortwährend Wasser darin steht. Wir haben sofort darauf aufmerksam gemacht, daß dieser Durchlaß zu tief liegt. Es half nichts, es ist nichts geschehen, weil das ein paar tausend Kronen mehr gekostet hätte, und so ist noch heute dort ein unhaltbarer Zustand vorhanden.

Die Gemeinde selbst hat bei dem Verlangen nach dem Umbau des Linzer Bahnhofes das weitestgehende Entgegenkommen gezeigt. Wir haben in der Gemeinde Linz seit Jahren eine Grundpolitik in dem Sinne getrieben, daß wir alle Gründe, deren wir habhaft werden konnten, aufgekauft haben und so sind wir durch zähe, fleißige Arbeit in den Besitz von Hunderten von Hektaren gekommen und haben dadurch die Möglichkeit, die Grundpreise zu beeinflussen. In dieser Beziehung haben wir dem Eisenbahnministerium, beziehungsweise dem Finanzressort große Dienste geleistet und ihm Millionen erspart, denn dadurch wurde es möglich, die notwendigen Gründe zu sehr billigen Preisen einzulösen. Wir sind aber noch weiter gegangen. Die Gemeinde Linz hat selbst Gründe im Werte von weit mehr als einer Million Goldkronen der Eisenbahnverwaltung zum Zwecke des Bahnhofsumbaues zur Verfügung gestellt, selbstverständlich in der Voraus-

setzung, daß dieser Bahnhof auch wirklich gemacht und durchgeführt wird. Nach allen diesen Kämpfen ist es dann endlich soweit gekommen, daß der erste Spatenstich erfolgt ist. Es wurden zunächst die notwendigen Rangieranlagen usw. gemacht und gerade, als der Krieg mit Italien ausgebrochen ist, hat es sich gezeigt, wie notwendig diese Arbeiten waren. Ein Herr aus dem Kriegsministerium hat einmal mir gegenüber bemerkt, daß dem Manne, welcher den Anfang des Ausbaues des Linzer Bahnhofes durchgesetzt hat, geradezu ein Denkmal gebühre, denn es wäre sonst im Jahre 1915 ganz unmöglich gewesen, Truppenverschiebungen in dem notwendigen Maße von Nord nach dem Süden durchzuführen. Nachdem Wien keinen Zentralhof hat, mußten die meisten Truppenverschiebungen über den Linzer Bahnhof gehen und die schweren Geschütze mußten über die Böhmbahn geführt werden, weil die Bahn über den Semmering nicht die erforderliche Tragfähigkeit besitzt.

Es wurde bei den Verhandlungen von Seiten des Finanzministeriums auch immer betont, daß der Linzer Bahnhof kein Luxusbau werden darf. Dieser Gedanke ist offenbar deshalb entstanden, weil wir natürlich das Beispiel des nachbarlichen herrlichen Salzburger Bahnhofes vor uns gehabt haben. Ich gebe zu, daß wir Linzer Salzburg um seinen Bahnhof beneiden, aber wir sind leider nicht in der glücklichen Lage, an ein anderes Reich anzuschließen. Zum Salzburger Bahnhofe haben bayerische Mittel in sehr reichlichem Maße beigetragen und infolgedessen war die Herstellung eines derart schönen Bahnhofes leichter möglich. Wir sind in dieser Beziehung immer mit unseren Forderungen bescheiden gewesen, aber das eine müssen wir doch verlangen, daß ein Bahnhof hergestellt wird, welcher einer Landeshauptstadt von der Bedeutung der oberösterreichischen entspricht und nicht vielleicht ein Bahnhof, der für eine Dorfgemeinde paßt. Wir sind der Meinung, daß es auch nicht zu umgehen sein wird, eine Personenhalle zu schaffen und sich nicht bloß mit Inselferrons zu begnügen.

Aus dieser kurzen Schilderung, der sich natürlich gerade aus meiner Stellung als feierzeitiger Bürgermeister noch vieles hinzufügen ließe, sehen Sie, daß der Umbau des Linzer Bahnhofes aus volkswirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Gründen dringend, sehr dringend ist. Wir haben doch die Hoffnung, daß auch für uns wieder einmal eine wirtschaftliche Blüte hereinbricht, so daß dann die Verhältnisse noch unheimlicher würden als sie heute schon sind. Aber Sie sehen, es handelt sich in dieser Frage noch um etwas mehr, es handelt sich auch um die Beseitigung eines groben Unrechtes, welches gegenüber der Landeshauptstadt Linz und dem Lande Oberösterreich geschieht. Es ist vertragsmäßig festgestellt worden: wenn

die Gemeinde Linz das und das leistet, wird der Bahnhof gebaut. Die Gemeinde Linz hat ihre Versprechungen in jeder Beziehung voll und ganz eingelöst; bisher hat aber die Eisenbahnverwaltung ihre Versprechungen nicht einlösen können. Wir geben zu, daß durch die Kriegsverhältnisse andere Zustände geschaffen worden sind und infolgedessen größere Schwierigkeiten entstanden sind, aber die befriedigende Lösung dieser Frage läßt sich nicht aufhalten.

Ich begrüße diesen Antrag, weil er Gelegenheit gegeben hat, auch hier im Hause und in der Öffentlichkeit diese Frage zu besprechen. Ich gebe aber offen zu, daß mich dieser Antrag nicht vollständig befriedigt, denn finanziell und technisch ist der Linzer Bahnhof schon viele Jahre vorbereitet, wenigstens wird an dieser Vorbereitung schon seit mehr als einem Jahrzehnt gearbeitet. Es ist höchste Zeit, daß auch die Verwirklichung ehestens folgt (*Zustimmung*) und in dieser Beziehung müssen alle Faktoren zusammenhelfen.

Zum Schluß, meine Herren, gestatten Sie mir noch eine allgemeine Bemerkung, was das Verkehrswesen an und für sich betrifft. Es ist, glaube ich, kein Geheimnis in der Öffentlichkeit, daß die Verhältnisse in unserem Verkehrsamt durchaus nicht befriedigende sind — ich glaube, damit sogar einen sehr milden Ausdruck zur Charakterisierung dieser Zustände zu gebrauchen. Es fällt mir nicht ein, dem vergangenen Minister daraus Vorwürfe zu machen, es fällt mir nicht ein, von dem derzeitigen Minister Unmögliches zu verlangen. Wir wissen, daß wir nicht in normalen Zeiten leben und daß anormale Zeiten eine erhöhte Arbeitskraft verlangen. Wir wissen, daß die Vertreter der Regierung diese erhöhte Arbeit gewiß immer im vollsten Maße geleistet haben, daß sie nicht bloß die Tages-, sondern auch die Nachtstunden zur Absolvierung ihrer Aufgaben heranziehen müssen. Trotzdem hat diese intensive, übermenschliche Arbeit, welche da von einzelnen Männern an so hervorragender Stelle geleistet wird, nicht hingereicht, das ganze Amt zu erfassen. Es ist eben zu groß und infolgedessen haben einzelne Teile — und nicht die schlechtesten Teile — darunter gelitten.

Die Zeit des Verkehrsministers war meist mit der Erledigung von Personalangelegenheiten in Anspruch genommen, dann mit der Vertretung des Ressorts im Parlament, im Kabinett usw. und hierbei kamen die sachlichen Erfordernisse zu kurz. Gerade dieser Umstand scheint mir beim Verkehrswesen von besonderer Bedeutung zu sein. Es muß daher von der derzeitigen Regierung verlangt werden, daß diesen sachlichen Erfordernissen erhöhte Bedeutung gegeben werde. Das kann meines Erachtens vor allem zunächst dadurch geschehen, daß dem Minister ein Mann zur Seite gegeben wird,

zu dem er Vertrauen hat, auf den er sich verlassen kann, der die Verhältnisse sachlich vollkommen erfaßt und infolgedessen eine Entlastung für den Minister bedeutet. Der Tag hat schließlich auch für den Minister nur 24 Stunden, und mehr, als daß der Betreffende bis tief in die Nacht arbeitet, kann man von ihm nicht verlangen. Es muß daher eine gewisse Arbeitsteilung gesucht werden, es muß in dieser Weise eine vernünftige Entlastung gefunden werden. Ich möchte nur wünschen, daß diese Anregung auf fruchtbaren Boden fällt. Es ist höchste Zeit, daß in unserem Verkehrsamt Wandel geschaffen wird, sollen nicht Zustände eintreten, die weder die Regierung, noch auch wir im Parlamente verantworten können. (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen.*)

Präsident: Es ist niemand mehr zum Worte gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Referent zum Schlußwort.

Berichterstatte **Weiser:** Ich verzichte!

Präsident: Der Herr Referent verzichtet. Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche dem Antrage des Herrn Berichterstatters zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. (*Geschieht.*) Angenommen.

Wir kommen nunmehr zum letzten Punkt der Tagesordnung, das ist der Bericht des Ausschusses für Verkehrswesen über den Antrag des Abgeordneten Lenz und Genossen (262 der Beilagen), betreffend die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Gmünd-Stadt zu einem Kopfbahnhof (357 der Beilagen).

Berichterstatte ist der Herr Abgeordnete Weiser. Ich bitte ihn, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatte **Weiser:** Hohes Haus! Der Ausschuß für Verkehrswesen hat in seiner Sitzung vom 2. Juni den Antrag, betreffend die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Gmünd-Stadt zu einem Kopfbahnhof, ziemlich ausführlich beraten und auch einen entsprechenden Antrag dafür ausgearbeitet, den ich mir erlaube, heute dem hohen Nationalrate vorzulegen. Der Gewaltfriede von Saint-Germain hat den Wunsch der Tschechen, den sie schon lange gehabt haben, erfüllt, daß sie die Bahn- und Werkstättenanlagen in Gmünd zugesprochen erhalten. Für uns selbst bedeutet das einen großen Schaden. Wir wissen, daß wir namentlich für die Reparatur unserer Verkehrsmittel, der Wagen und Maschinen nicht genügend viele Werkstätten haben, infolgedessen ist das tatsächlich nicht nur für die Stadt Gmünd, sondern auch für die Bahnverwaltung ein großer Schaden.

Große Werte sind uns dabei verloren gegangen und insbesondere die Stadt Gmünd leidet darunter sehr, weil ja natürlich die starke Frequenz des Bahnhofes die Stadt Gmünd stark befruchtet hat. Nun sind der Bahnhof, die Werkstättenanlagen und das Heizhaus weggefallen. Die Stadt Gmünd hat in Erkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse und des großen Schadens, den sie erlitten hat, unzählige Eingaben an die maßgebenden Körperschaften, an die Regierung, an das Bundesministerium für Verkehrswesen usw. geleitet und um Abhilfe ersucht. Das Bundesministerium für Verkehrswesen und die Regierung haben die Sache richtig erkannt und haben ein Provisorium geschaffen. Sie haben einen Personenbahnhof provisorisch der Stadt Gmünd angegliedert. Nun genügt natürlich dieser Bahnhof nicht. Weiter muß auch getrachtet werden, ein neues Heizhaus zu schaffen. Die Strecke von Wien nach Gmünd ist zirka 164 Kilometer lang, die Maschinen und Wagen müssen sie in einer Flucht durchziehen und es kommt sehr oft vor, insbesondere bei der heutigen schwierigen Beschaffung der Materialien für die Wagen und Maschinen, daß größere Reparaturen zu machen sind. Früher sind diese Reparaturen in diesem Heizhause rasch gemacht worden, heute müssen alle diese Reparaturen in tschechischen Heizhäuser Gmünd vorgenommen werden. Das bedeutet bei unserer schlechten Valuta einen großen finanziellen Nachteil. Außerdem wird auch die Ausrüstung der Maschinen, welche ziemlich viele Organe, Material usw. beansprucht, nachdem sie bei uns in Gmünd nicht möglich ist, in dem tschechischen Heizhause Gmünd gemacht. Es ist ja teilweise dadurch Abhilfe geschaffen worden, daß man fliegende Reparaturen eingerichtet hat, man hat dort Schlosser stationiert, aber diese haben keine Werkstätte, sie sind mit primitiven Werkzeugen ausgerüstet und sind vollkommen außerstande, die Reparaturen entsprechend durchführen zu können. Für die Anlage eines neuen Heizhauses wäre die Station sehr günstig gelegen. Es sind in der Nähe fertige Pumpanlagen, die bereits von der Bundesbahnverwaltung erworben worden sind; die Rohrleitungen gehen nahe bis zur Haltestelle Gmünd-Stadt, ebenso ist auch eine dortige Wasserleitung für das Heizhaus zu verwenden und insolgedessen wären eigentlich alle wichtigen Vorbedingungen für die Errichtung eines Heizhauses vorhanden, welche im Interesse der Bundesbahnverwaltung selbst, aber auch im Interesse unserer Finanzen gelegen ist, weil ja, wie gesagt, durch die Reparaturen und durch die Ausrüstung der Maschinen täglich große Ausgaben verursacht werden.

Die Stadt Gmünd hat ein großes Interesse daran und hat sich neuerdings mit einer Eingabe an das Bundesministerium für Verkehrswesen gewendet. In dieser Eingabe hat sich die Stadt Gmünd verpflichtet, alles, was möglich ist, zu

leisten, um die Herstellung eines Bahnhofes und eines Heizhauses auf unserem Staatsgebiet zu ermöglichen. Sie stellt nicht allein den Baugrund zur Verfügung, sondern alles sonstige Baumaterial, soweit es ihr möglich ist, und nicht allein die Stadt Gmünd, sondern auch alle umliegenden Gemeinden und Körperschaften, welche an dem Projekte interessiert sind, sind die gleiche Verpflichtung eingegangen.

Seinerzeit hat das Bundesministerium für Verkehrswesen schon erklärt, daß es so rasch wie möglich daran schreiten wird, hier Abhilfe zu schaffen. Es ist auch bereits im vorigen Jahre eine provisorische Personenhaltestelle geschaffen worden. Der Frachtenverkehr läßt aber heute noch zu wünschen übrig. Es kursiert nun das Gerücht, daß die Station Pürbach-Schrems zu einem Grenzbahnhof umgestaltet werden soll, was für Gmünd außerordentlich nachteilig wäre und es würde auch vom verkehrstechnischen Standpunkte aus nicht günstig sein, wenn dieses Projekt tatsächlich verwirklicht würde.

Aus allen diesen Gründen, denen natürlich noch eine ganze Reihe angefügt werden könnte, hat der Verkehrsausschuß sich entschlossen, einen Antrag zu unterbreiten, der vielleicht doch in irgendeiner Weise rasch Abhilfe schaffen könnte. Soweit wir die Äußerungen des Vertreters des Staatsamtes für Verkehrswesen vernommen haben, liegen keine besonders großen Schwierigkeiten vor, um da entsprechende Abhilfe zu schaffen. Wir wissen, daß der Personenbahnhof, das Heizhaus usw. nicht momentan gebaut und eingerichtet werden können, es muß aber der gute Wille gezeigt werden, alles Mögliche zu unternehmen, um so rasch als möglich sowohl den Bahnhof als auch das Heizhaus zu bauen. Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich auf folgenden Antrag geeinigt, den ich mir dem hohen Hause vorzulegen erlaube (*liest*):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Regierung wird aufgefordert, ehestens alle bautechnischen und finanziellen Vorkehrungen zu treffen, die derzeitige Anlage der Personenhaltestelle Gmünd-Stadt zu einer Station mit allem Zugehör, ganz besonders durch Schaffung einer Heizhaus-expositur, einer kleinen Reparaturwerkstätte und einer Frachtenanlage unter teilweiser Benutzung der Abfaktionen des Barackenlagers in Gmünd, auszubauen.“

Im Interesse der Bahnverwaltung selbst, als besonders im Interesse der Stadt Gmünd, welche ja durch den Krieg so schwer gelitten hat, wünschen wir auf das sehnlichste, daß es möglich sein wird, diesen Antrag rasch durchzuführen. Ich bitte das hohe Haus, diesen Antrag einstimmig anzunehmen.

Präsident: Ich eröffne die Debatte. Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Zeidler. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Zeidler: Hohes Haus! Die Verhältnisse, deren Besserung uns jetzt beschäftigt, sind durch den sogenannten Friedensvertrag, durch den Raubvertrag von Saint-Germain herbeigeführt worden. Auch in diesem Punkte hat der Raubvertrag von Saint-Germain zu unmöglichen Verhältnissen geführt. Es ist ein Zeichen der vollkommenen Unfähigkeit, der seltenen Kurzsichtigkeit der Staatsmänner unserer Feinde, daß sie, wo immer sie diplomatisch und politisch durch Verträge eingreifen, sie zu Katastrophen führen. Sie sehen dieselben Verhältnisse in Polen, dieselben Verhältnisse in Danzig. Sie sehen dieselben Verhältnisse in Ost- und Westpreußen, wie sie in Gmünd zu verzeichnen sind. Die Entente hat nicht mit geschickter Hand die wirtschaftlichen Fäden zu entwirren versucht, sondern hat mit täppischer Eisenfaust hineingegriffen und zerreißt und zerstört, reißt das organisch Zusammengehörige auseinander, so daß eine Katastrophe nach der andern die notwendige Folge ist. Wo die Entente durch irgend einen Vertrag gegen uns Deutsche eingegriffen hat, tritt Verödung ein, ein Absterben des Lebens. Wenn man — bei dieser Gelegenheit möge es gesagt werden — diese entsetzlichen Verhältnisse, die durch den Friedensvertrag geschaffen worden sind, genau betrachtet, dann erkennt man wohl klar und deutlich den Raubcharakter unserer Feinde und kann sich wohl auch ein Bild zeichnen, wer denn eigentlich von Haus aus die Veranlassung dazu gegeben hat, daß diese entsetzlichen Dinge in Europa ausgebrochen sind.

Nun zu den tatsächlichen Verhältnissen selbst. Ich begrüße mit Freude den Antrag, der von sozialdemokratischer Seite eingebracht worden ist. Ich unterschreibe jedes Wort dieses Antrages und freue mich auch über die Berichterstattung des sozialdemokratischen Kollegen. Ich möchte nur noch einige Kleinigkeiten hinzufügen. Die besonders traurige Lage für Gmünd ist dadurch geschaffen worden, daß in Gmünd zwei Lokalbahnlinien, eine vom Norden und eine vom Süden einmünden. Die eine Linie kommt von Litischau, die andere von Weitra. Es wäre naturgemäß, daß diese beiden Landesbahnen auf denselben Bahnhofe einmünden, von dem aus der Verkehr der Hauptbahnlinie auf der Franz-Josefsbahn abgewickelt wird. Dem ist aber nicht so. Die Verhältnisse liegen heute so, daß die Lokalbahn, die von Litischau nach Gmünd führt, sozusagen auf freiem Felde bei einer elenden kleinen Baracke endet und nun werden die armen Leute, die nach Gmünd oder über Gmünd nach

Wien wollen, gezwungen, auszusteigen und mit ihrem Gepäck per pedes Apostolorum über das freie Feld zu gehen, um in die kleine Bahnhofshaltestelle, in den sogenannten Bahnhof Gmünd-Stadt, zu gelangen, das heißt, die Kirche um das Kreuz herumtragen. Früher war es so, daß die Lokalbahn in den Hauptbahnhof eingemündet ist.

Das kann heute nicht geschehen. Dieselbe Situation haben wir auch, wenn jemand von Weitra kommt. Auch dort mündet die Lokalbahn in einer kleinen Baracke. Die Leute müssen mit ihrem Gepäck aussteigen und zu Fuß zur Haltestelle Bahnhof Gmünd-Stadt gehen. Warum ist das der Fall? Infolge der Pladereien und grausamen Schikanen, die die Tschechen gegen die armen Deutschen begehen würden, wenn sie den natürlichen Weg über den alten Hauptbahnhof Gmünd gehen würden. Wenn die Leute, von der Lokalbahn kommend, sich des Hauptbahnhofes bedienen, würden sie sich in greulicher Weise einer körperlichen Untersuchung aussetzen, sie würden visitiert werden, ob sie nicht vielleicht Lebensmittel aus der Tschechei nach Österreich schleppen wollen. Sie würden wie ein Verbrecher visitiert werden. Das ist auch in den ersten Tagen geschehen. Infolgedessen haben die Leute es vorgezogen, diesen schweren Zeitverlust zu erdulden und mit Ausschaltung des Zentralbahnhofes zu Fuß zur Haltestelle zu gehen.

Außerdem hat die Sache, wie vorhin gesagt wurde, auch noch ein anderes Mißliches. Wenn an einer Maschine oder einem Wagen eine Feder bricht oder sonst etwas zu reparieren ist, kommt es vor, daß die nötigen Reparaturen im Heizhause des Hauptbahnhofes Gmünd hergestellt werden. Allerdings das Normale ist es nicht. Ich höre, daß die Reparaturen heute in Wien hergestellt werden. Denken Sie aber an den ungeheuren Verlust an Zeit und Geld. Das muß alles von einer Stelle, die nur ein paar hundert Meter vom Hauptbahnhof entfernt ist, in die Reparaturwerkstätte nach Wien geführt werden. Es soll nun, um diese Verhältnisse zu beheben, eine Reparaturwerkstätte in Sigmundsherberg errichtet werden. Allein das ist bis jetzt nur ein Projekt. Infolge dieser Verhältnisse erleiden wir Ausgaben, die überflüssig wären.

Nun ist es ja wohl ein Wunsch der Tschechen — man spricht davon — wieder den Bahnhof uns zur Verfügung zu stellen und dahin zu wirken, daß der Hauptbahnhof gemeinsam sei. Auf diesen Wunsch werden wir Deutsche wohl vorderhand nicht eingehen können. Daß die Tschechen den Wunsch haben, ist begreiflich. Der Bahnhof Gmünd mit seinen Riesenhallen verödet. In den öden Fensterhöhlen wohnt das Grauen. Es verzinst sich die riesige Anlage nicht. Die großen Werkstätten stehen leer. Die Tschechen würden es sehr gerne haben,

wenn wir wieder schön freundschaftlich miteinander zu ihrem Vorteil arbeiten würden.

Nun wir werden ihnen, wie die Verhältnisse heute liegen, diesen Gefallen nicht erweisen. Es wäre dies auch aus anderen Gründen nicht möglich. Heute ist es ja so, daß tatsächlich die ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse um Gmünd herum, die einmal vergleichsweise blühend genannt werden konnten, verödet sind. Das Leben ist, nachdem man die Eisenbahner zerstört hat, von dort aus verkümmert, verfallt. Wenn man nach Böhmeizel oder nach Untervielands geht, hört man die Leute klagen und jammern. Früher waren dort gute Geschäfte, heute wandert alles ab, sowohl auf dem deutschen Gebiet um Gmünd, als auch auf dem Gebiete in der Tschechei, das von Deutschen bewohnt ist. Der wirtschaftliche Organismus ist zerschnitten, es können keinerlei Geschäfte mehr gemacht werden. Die Deutschen wandern ab und es wäre die Gefahr vorhanden, wenn das wirtschaftliche Leben durch die Hebung des Zentralbahnhofes wieder erwacht, daß die Tschechen dann nach Beseitigung, Verdrängung und Verdrängsalisierung der Deutschen tschechische Menschen hinleiten und diese die Nutznießer des infolge der beseitigten Verkehrsschwierigkeiten sich hebenden Wirtschaftslebens würden. Diesen Gefallen werden wir ihnen nicht erweisen.

Es ist eine ganz merkwürdige Sache, wie um Gmünd herum die Tschechen das wirtschaftliche Leben nach Grazen und nach Budweis leiten, wie alles förmlich auf einer schiefen Ebene hinuntergleitet. Früher hat das wirtschaftliche Leben nach Gmünd gravitiert, das war der natürliche Vorort. Dem ist heute nicht mehr so. Die Tschechen haben das Bedürfnis, es womöglich — ich habe Grazen genannt — nach Budweis weiterzuleiten. Das soll das Zentrum sein und infolgedessen ist diese Gegend heute geradezu von schwerem Unheil heimgesucht und wir haben um so mehr alle Ursache, ihr in anderer Weise entgegenzukommen. Daß die Eisenbahn hergerichtet wird, daß auch eine Heizhausanlage, wie gerade der Herr Vorredner gesagt hat, daß eine Maschinenanlage, ein Rangierbahnhof erstellt wird, das sind Notwendigkeiten; denn heute ist die Sache, um noch einmal darauf zurückzukommen, so, daß auf dem Bahnhof-Stadt sich höchstens etwa 100 Menschen bewegen können. Nun handelt es sich unter Umständen um einen Zustrom von vielen Menschen, die da in zwei Kammern zusammengepfercht sind. Irgendeine Entwicklung des Personenverkehrs ist bei den jetzigen Verhältnissen unmöglich. Dasselbe gilt für den Frachtenverkehr, denn es sind nur die Notbaracken hergerichtet und eine ordentliche Abwicklung des Frachtenverkehrs ist gegenwärtig undurchführbar. Es ist daher eine dringende Forderung, daß der Antrag ehestens Gesetz wird, so daß

sowohl der Personenverkehr als der Frachtenverkehr sich in normaler Weise abwickeln kann.

Nun möchte ich noch ein paar politische Worte an diese Dinge knüpfen, denn es ist ganz gut, wenn das einmal an dieser Stelle vom hohen Hause ausgesprochen wird, wo sonst gewöhnlich so sanfte Worte gegen unsere heutigen Feinde fallen. Meine verehrten Anwesenden! Es kann eine Gegend überschwemmt werden durch einen austretenden Fluß, durch einen Strom, oder dadurch, daß zufällig ein Wolkenbruch irgendwo niedergeht. In dem einen Fall ist gegen die Überschwemmung der Gegend nichts zu machen, weil die Urkraft des Stromes nachdrängt, und das Gebiet ist ihm verfallen. Im andern Falle entsteht, wenn ein Wolkenbruch niedergeht, ein Sumpf und das ist die Lage unser Feinde überhaupt und der Tschechen ganz besonders. Die Beherrschung weiten deutschen Landes durch die Tschechen läßt sich nicht vergleichen mit der Überschwemmung durch die Urkraft des Stromes, sondern damit, daß ein Wolkenbruch niedergegangen, ein Sumpf entstanden ist. Der Sumpf wird wieder einmal trockengelegt werden. An demselben Tage, an dem die französischen Sümpfe trockengelegt werden, werden wohl auch die tschechischen Sümpfe trockengelegt werden. Es ist in dieser Hinsicht noch nicht aller Tage Abend gekommen und auch die Tschechen, die unser Wirtschaftsleben in Gmünd zerstört, ruiniert haben, wie an manchen anderen Stellen — denken wir an unsere leidenden Volksgenossen in ganz Deutschböhmen —, mögen sich es doch gesagt sein lassen, daß die Garantie für die Zukunft, die Garantie für die Herrschaft eines Volkes nicht so sehr in ausländischer Hilfe und vielleicht auch nicht einmal so sehr in der Zahl der Bajonette beruht, über die es verfügen kann, sondern, daß diese Garantie in der sittlichen Kraft eines Volkes liegt, und ob die gerade bei den Tschechen sehr groß ist, möchte ich gerade aus dem Beispiel Gmünd heraus, auf das lebhafteste bestreiten. Wie es unter den einzelnen Menschen schaffende und raffende Menschen gibt, wie es zerstörende und aufbauende Menschen, wie es soziale und unsoziale Menschen gibt, gibt es auch schaffende und raffende Völker, gibt es soziale und unsoziale Völker, gibt es aufbauende und zerstörende Völker und ich behaupte, daß die Eigenschaft des schaffenden, aufbauenden, sozialen Volkes kein anderes Volk der Erde in so hohem Maße besitzt wie gerade das deutsche Volk, und daß die Völker, die auf Seite unserer Feinde auch heute noch stehen, vor allem die Herren Tschechen, zur zweiten Kategorie der raffenden Völker, der zerstörenden Völker und der unsozialen Völker gehören. Schauen Sie irgend einmal hin. Ich habe Ihnen gesagt, daß unter der Raubfaust der Tschechen Gmünd und das ganze Hinterland verödet. Es ist dieselbe Sache, wohin die Feinde ihre Hand legen: Es verdorrt Elsaß-

Lothringen, es verdorrt Oberschlesien, es geht Preußen zugrunde, genau so wie auch überall die Gegenden zugrunde gehen, wohin die Tschechen ihre Hand legen; darin drückt sich eben der unsoziale, der raffende Charakter aus.

Meine Herren! Ich möchte bei dieser Gelegenheit besonders betonen, daß wir Deutsche eben infolge dieser Eigenschaften, die ich jetzt gekennzeichnet habe, verdienen, ein aristokratisches Volk genannt zu werden. Wir ragen aus dem Völkergewühl unserer Feinde hervor und wir wollen stolz sein auf diese Vorzugsstelle. Es wäre vielleicht die beste Demokratisierung des deutschen Volkes nach dem Willen der westlichen Völker, wenn unser deutsches Blut — was ohnedies schon in schauerhafter Weise geschehen ist — verpantcht würde. Das wäre die Demokratisierung des deutschen aristokratischen Blutes, die zum Untergang und zur Vernichtung auch der geistigen Vormachtsstellung, die unser Volk besitzt, führen würde.

Ich eile zum Schlusse meine Herren. (*Ruf: Bravo!*) Ich möchte noch betonen: Es wird von uns immer verlangt, wir sollen loyal die Verträge halten, wir sollen loyal die Verträge mit den Tschechen halten und es wird uns auch immer gesagt, wir haben nichts Heiligeres zu tun, als die Verträge zu halten. Aber ich meine, wir Deutsche wollen die Verträge von Saint-Germain und Versailles genau so loyal halten, wie die Franzosen den Friedensvertrag von Frankfurt am Main gehalten haben. Genau so wie sich die Franzosen durch diesen Friedensvertrag gebunden gefühlt haben, genau so und nicht mehr wollen wir uns gebunden fühlen. Und was die Loyalität anbelangt, mit der wir auch die Verträge, die wir mit der Tschechei abgeschlossen haben, halten sollen, können wir uns die Herren Masaryk und Kramář als wahre Muster der Loyalität stets zum Vorbilde nehmen.

Nun richte ich noch an das hohe Haus den Appell, diese armen Volksgenossen in Gmünd und Umgebung, die unter der bösen Nachbarschaft der Tschechen so schwer leiden, in jeder Weise zu fördern, soweit es eben möglich ist. Und das wird dadurch geschehen — wenn wir Ihnen auch nicht die alte Blüte geben können —, daß wir trachten, möglichst bald den Antrag in ein Gesetz umzuwandeln. Und damit schließe ich. (*Beifall.*)

Präsident: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Lenz.

Abgeordneter **Lenz:** Hohes Haus! Es bleibt mir eigentlich genau genommen, nachdem sowohl der Berichterstatter wie mein unmittelbarer Vorredner den Gegenstand im Wesen eingehend behandelt haben, nur wenig zu sagen übrig. Ich beschränke mich diesbezüglich auf die Wirtschaftsmöglichkeiten.

Die Wirtschaftsmöglichkeiten wurden uns mit dem alten Bahnhofe genommen und der Herr Vorredner hat vollkommen recht, wenn er sagt, daß wir unter den dermaligen Verhältnissen verarmen und veröden müssen. Es ist Pflicht unseres Staates, in solchen Augenblicken, wo störende Eingriffe das Wirtschaftsleben zerschneiden, neue Fäden zu finden. Bei Gmünd trifft das ganz besonders zu. Gmünd an sich ist eine Siedlung, die in Wirklichkeit expansionsfähig ist. Es ist das einzige hauptsächlich industrielle Gebiet des oberen Waldviertels, es ist auch zugleich ein Knotenpunkt der Bahn. Es ist jedenfalls unbedingt notwendig, daß auch dafür gesorgt wird, wovon der Herr Vorredner auch schon gesprochen hat, daß mit dem Bahnhofsbau in Gmünd auch die Einmündung der Lokalbahnen ermöglicht wird. Das Land Niederösterreich wird wohl nicht in der Lage sein, diese Kosten allein auf sich zu nehmen. Es wird auch der Staat dazu beitragen müssen, um den neuen Bahnhof zu befuchten. Ich glaube wohl nicht, daß es möglich sein wird, den gesamten Verkehr auf diesem Bahnhof zu erledigen. Im Wesen genommen, wird es notwendig sein, daß wir das, was sich aus dem Land und Bezirk selbst ergibt, was die Lokalbahnen an Zufuhr leisten, das in erster Linie auf diesen Bahnhof zusammenziehen. Ich möchte mit Rücksicht darauf, daß es nicht nur eine lokale und wirtschaftliche, sondern auch eine staatliche Frage ist, bitten, daß der Antrag, der gestellt wurde, zur Annahme gelangt.

Präsident: Es ist niemand mehr zum Worte gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Referent ein Schlusswort? (*Berichterstatter Weiser: Ich verzichte!*) Der Herr Referent verzichtet.

Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, die dem Antrag des Herrn Referenten zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. (*Geschlecht.*) Der Antrag ist angenommen.

Ich schreite nunmehr zum Schlusse der Sitzung.

Ausschußmandate haben zurückgelegt die Abgeordneten Angerer als Ersatzmann des Finanz- und Budgetausschusses, Pauly als Ersatzmann des Verfassungsausschusses.

Ich werde die erforderlichen Ersatzwahlen gleichzeitig mit der Ersatzwahl, die infolge der Wahl des Abgeordneten Dr. Waber zum Bundesminister für Inneres und Unterricht notwendig sind, vornehmen lassen und ersuche die Herren, die Stimmzettel abzugeben. (*Nach Abgabe der Stimmzettel:*) Die Stimmenabgabe ist geschlossen. Das

Strutinium wird unverweilt vorgenommen, das Ergebnis bekanntgegeben werden.

Es ist eine Zuschrift des Bundeskanzleramtes eingelangt, mit der der 19. Bericht der Kommission zur Erhebung militärischer Pflichtverletzungen vorgelegt wird.

Diese Zuschrift und den Kommissionsbericht werde ich dem Ausschuss für Heereswesen zuweisen.

Die Vorlage der Bundesregierung, betreffend das Bundesgesetz über die Regelung des Verkehrs mit Getreide- und Mahlprodukten und über die Sicherstellung einer Getreidereserve aus der inländischen Ernte (375 der Beilagen) werde ich dem Ernährungsausschuss zuweisen.

Das Resultat der soeben vorgenommenen Ersatzwahlen ist folgendes: Es wurden 66 Stim-

zetteln abgegeben. Absolute Stimmenmehrheit ist 34. Gewählt wurden mit allen 66 Stimmen:

in den Finanz- und Budgetausschuss als Mitglied Angerer, als Ersatzmann Glessin;

in den Justizausschuss als Ersatzmitglied Stradal;

in den Verfassungsausschuss als Ersatzmann Schmidt.

Die nächste Sitzung schlage ich für Donnerstag den 30. Juni d. J., 3 Uhr nachmittags, vor. Die Tagesordnung behalte ich mir vor, im schriftlichen Wege nach Maßgabe der Fertigstellung der Arbeiten in den Ausschüssen, bekanntzugeben.

Wird gegen meinen Vorschlag eine Einwendung erhoben? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Mein Vorschlag ist genehmigt. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 1 Uhr 15 Minuten nachmittags.

