

# Stenographisches Protokoll.

## 35. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

### II. Gesetzgebungsperiode.

Donnerstag, 15. Mai 1924.

#### Inhalt.

**Personalien:** Abwesenheitsanzeige (963).

**Verhandlung:** Bundesvoranschlag und Bundesfinanzgesetz für 1924 (B. 75) — Abstimmung über die 5. Gruppe (963) — Fortsetzung der Spezialdebatte über die 6. Gruppe, XII., „Handel und Verkehr“, Kap. 20 bis 24, XVII., Kap. 29, „Eisenbahnen“, XVI., Kap. 28, „Bundesbetriebe“, Titel 1, „Post, Telegraph und Fernsprecher“, Titel 2, „Postsparkassenamt“, Titel 4, „Montanwerke“, Titel 5, „Bundesfabrik Blumau“, Titel 6, „Kartographisches Institut“ — Klimann (963), Tusch (968), Luttenberger (969), Seber (971), Bichl (973), Sailer (976), Graier (979), Zwent (990), Binder (1000), Lenz (1001), Minister Dr. Schürff (1002), Geisler (1015), Gabriel (1016), Heuberger (1019), Weiser (1020).

**Ausschüsse:** Zuweisung der Anträge 93, 94, 96 an den Finanz- und Budgetausschuß, 97 an den Justizauschuß, 95 an den Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft (1022).

Eingebracht wurde:

**Antrag:** Paulitsch, betr. die Zinsangriffnahme des Baues der Kärntner Ndbahn (100/A).

Präsident **Wallas** eröffnet die Sitzung um 10 Uhr 35 Min. vorm. und erklärt das Protokoll über die Sitzung vom 13. Mai für genehmigt.

Hans Hofer hat sich krank gemeldet.

Es wird zur Abstimmung über die 5. Gruppe geschritten.

Bei der Abstimmung wird nach Ablehnung des Antrages Schneeberger u. Gen. auf Ersetzung der Ziffer 10.650.000.000 durch die Ziffer 20.000.000.000, Kap. 19, „Land- und Forstwirtschaft“, mit den Ansätzen der Regierungsvorlage angenommen.

Die vom Ausschuß beantragten Entschlüsse I und II werden gleichfalls angenommen.

Die im Laufe der Debatte eingebrachten Entschlußanträge Pölzer u. Gen., betr. Ausbau des Marchschußdammes; Dr. Buresch u. Gen., betr. Zinsangriffnahme der Marchregulierung; Zauner u. Gen., betr. Regulierungs- und Werschußbauten in Oberösterreich; Eisenhut u. Gen., betr. finanzielle Unterstützung der landwirtschaftlichen Mittelschule in Laa an der Thaya; Geisler u. Gen., betr. Beistellung der notwendigen Mittel zur Verbauung des Loidbaches in der Gemeinde Krimml; Klug u. Gen., betr. Einstellung eines Betrages in das nächste Budget zur Hebung der Viehzucht, Ankauf von Zuchtstieren und Subventionierung von Gemeinden, die zur Stierhaltung verpflichtet sind; Barrer u. Gen., betr. Beitragsleistung zur Schwarzaregulierung; Bichl

u. Gen., betr. Beschaffung billiger Kredite für die Landwirtschaft im Wege der Nationalbank; Jarboch, betr. Verstaatlichung des „Franzisco-Josephinums“ in Mödling, werden dem Finanz- und Budgetausschuß; die Entschlüsse Größbauer u. Gen., betr. die Aufhebung der Fideikomisse dem Justizauschuß; die Entschlüsse Luttenberger u. Gen., betr. die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Obst, Schein u. Gen., betr. Berücksichtigung der früheren Weiden und Alpen zur Erhaltung der Viehzucht bei Wiederbesiedlung von gelegten Bauerngütern, dem Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft; die Entschlüsse Klug u. Gen., betr. Vermeidung von Kulturschäden durch rauchentwickelnde industrielle Anlagen, dem Ausschuß für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten; die Entschlüsse Luttenberger u. Gen., betr. Herabsetzung der Frachttarife für Obst und Obstmost, dem Ausschuß für Verkehrswesen zugewiesen.

Die Entschlüsse Hollersbacher u. Gen., betr. Maßregeln gegen den hohen Zinsfuß, wird angenommen.

In fortgesetzter Abstimmung wird Kap. 28, Titel 3, unter Ablehnung der Minderheitsanträge I, II und III mit den in der Regierungsvorlage enthaltenen Ansätzen angenommen.

Ebenso wird die vom Ausschuß beantragte Entschlüsse angenommen.

Es wird nunmehr die Debatte über die Gruppe 6 fortgesetzt.

**Klimann:** Hohes Haus! Der Herr Abg. Tuller hat gestern die Wirtschaftskrise in den Bereich seiner Erörterungen gezogen, allerdings einseitig vom Standpunkte der Metallindustrie und insbesondere des obersteirischen Eisen- und Stahlwerkverbandes aus. Dies vielleicht mit einem gewissen Recht; denn die Metallindustrie ist jener Zweig unserer Industrie, der am meisten und am längsten notleidend ist.

Erfreulich an seinen Ausführungen war, daß er diesmal nicht die Arbeitgeber allein für diese Wirtschaftskrise verantwortlich gemacht hat, sondern auch die Regierung als Komplizen bei der Schuld an der Krise aufzeigen wollte. So schlimm, wie er es dargestellt hat, ist es nun weder auf Seiten der Unternehmer, noch auf Seiten der Regierung; denn wir dürfen nicht vergessen, daß das Grundübel all unseres Glanzes, der Wirtschafts- und Industriekrise in dem Staatsvertrag von Saint-Germain gelegen



ist. Durch diesen Staatsvertrag wurde ein unmögliches Wirtschaftsgebiet geschaffen und unter den Auswirkungen dieses Vertrages leiden wir heute und werden auch in weiterer Zukunft noch zu leiden haben. Es soll sicher nicht geleugnet werden, daß die Regierung nicht immer alles und vor allem nicht rechtzeitig und energisch genug getan hat, um dieser Krise Herr zu werden. Was sich jetzt zum Beispiel auf dem Arbeits- und Geldmarkte abspielt, würde ein sofortiges energisches Eingreifen unbedingt erfordern.

Abg. Tuller hat seine längeren Ausführungen damit geschlossen, daß er sagte: einer Regierung, welche die Industrie erschlägt, kann kein Heller bewilligt werden. So arg, meine geehrten Damen und Herren, ist es nicht. Eine Regierung, die dies täte, würde sich ja selbst umbringen; denn mit einer erschlagenen Industrie ist eine Volkswirtschaft nicht zu führen. Es fehlten die Steuereingänge, es fehlten die Mittel für den Staatshaushalt, es fehlten die Mittel für die Verwaltung, für die Beamtenbesoldung und hunderterlei andere absolut notwendige Dinge.

Im Laufe der Debatte wurde auch der Vorwurf erhoben, daß die Industrie die Sanierung unterstützt, obwohl sie von der Regierung so stiefmütterlich behandelt wird. Die Industrie hat sich vom Anfang an auf den Boden des Sanierungswerkes gestellt, obwohl sie wußte, daß die Stützung dieses Werkes von ihr ungeheure Opfer erfordern wird. Das war selbstverständlich, da ja erwartet werden mußte, daß diese Opfer nicht vergebens gebracht werden und daß mit der Sanierung des Staatshaushaltes in gleichem Schritt auch eine Sanierung unserer Volkswirtschaft Platz greifen werde. Im übrigen wäre es wohl ein Verbrechen, nicht alles zu tun, um unseren Staat lebensfähig zu erhalten und es muß jeder nach seinen besten Kräften zum Gelingen dieses Werkes beitragen.

So wie in der Metallindustrie ist es leider heute auf allen übrigen Gebieten unseres industriellen Lebens. Die Arbeitslosigkeit nimmt zu, Kurzarbeit zieht wieder in die Betriebe ein und es ist eine Frage der Zeit, wann an die Schließung einzelner Unternehmungen wird geschritten werden müssen. Dabei ist nicht Arbeitsmangel die Ursache dieser Zustände, die Industrie brauchte nicht passiv zu sein. Was ihr einzig und allein fehlt, ist das Geld. Sie hätte Aufträge, sie könnte zur Not die Betriebe aufrechterhalten, aber ohne die nötigen Geldmittel zur Beschaffung der Rohstoffe, der Betriebsmittel ist ein Arbeiten selbstverständlich ausgeschlossen. Die Industrie braucht im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht schöne Worte, auch nicht noch so aufrichtiges Bedauern, was sie braucht, sind Taten, die darin bestehen müssen, daß die Regierung alles daransetzt, um der Industrie langfristige Goldkredite zur Ver-

fügung zu stellen, damit sie über diese gewiß schwere Zeit hinwegkommt und ein Aufblühen, ein Gedeihen unserer Industrie, dieses wichtigsten Zweiges unserer Volkswirtschaft, in Zukunft wieder möglich ist.

Die Krise ist ja nicht von gestern, nicht von diesem Jahr. Sie ist wie ein schleichendes Gift durch viele Jahre schon zu bemerken und wenn vorübergehende Besserungen eintreten, so waren die Ursachen im Auslande gelegen. Ich erinnere zum Beispiel an die Ruhrkonjunktur, wo unsere Betriebe infolge Fehlens jedweder Erzeugung im Ruhrgebiet vollauf beschäftigt waren, aber nur vorübergehend. Heute fehlen diese Absatzgebiete von ehemals und wir stehen vor der traurigen Tatsache, daß in absehbarer Zeit vielleicht mit der Schließung wichtiger Betriebe wird vorgegangen werden müssen.

Die Frankenspekulation, die unserer Volkswirtschaft so unendlichen Schaden gebracht hat, kann natürlich nicht auf das Konto der Industrie gesetzt werden. Sie hat mit dieser Spekulation nichts zu tun. Wenn die Industrie aber davon getroffen wurde, so aus dem Grunde, weil viel flüssiges Geld ins Ausland abgewandert ist und somit für unsere Bedürfnisse eine ungeheuerliche Einengung des Geldmarktes Platz gegriffen hat, die sich in der Folge vielleicht, noch viel ärger auswirken wird. Es zeigt sich wohl deutlich, daß wir unser Dasein, unsere Volkswirtschaft nicht auf Zufallserscheinungen im Ausland aufbauen können, sondern einzig und allein auf die eigene ehrliche, produktive Arbeit.

Freilich stellen sich dieser Arbeit nicht geringe Hindernisse in den Weg. Ich darf wohl daran erinnern, daß wir mit den bisher abgeschlossenen Handelsverträgen in keiner Weise zufrieden sind. Der letzte abgeschlossene Handelsvertrag mit Frankreich hat uns gezwungen, die Einfuhr französischer Automobile zuzulassen, obwohl wir selbst über eine ausgezeichnete, vollkommen leistungsfähige Automobilindustrie verfügen. Aber Frankreich hat ein Interesse daran, seine Erzeugnisse abzusetzen, es bietet sie unter dem Weltmarktpreise und naturgemäß unter unseren Ansätzen an. Dadurch gerät unsere Automobilindustrie in Schwierigkeiten mit ihrem Absatz und infolgedessen auch mit ihrer Erzeugung.

Die Ursache dafür, daß unsere Handelsverträge uns nicht befriedigen können, liegen zum großen Teil auch wieder in den Auswirkungen des Staatsvertrages von Saint-Germain, aber auch in dem Fehlen eines autonomen Zolltarifs. Unser gegenwärtiger Zolltarif, der die Grundlage von Verhandlungen bilden kann, stammt aus dem Jahre 1906. Er war auf ein großes, in sich geschlossenes Wirtschaftsgebiet zugeschnitten. Trotz aller Korrekturen und Verbesserungen kann er da doch unmöglich für unser heutiges kleines Land als Unterlage für Ver-



tragsverhandlungen dienen. Es ist daher zu begrüßen, daß der Herr Handelsminister Dr. Schürff mit aller Energie die Fertigstellung des autonomen Zolltarifs betreibt.

Wir hoffen, daß er ihn ehestens im Hause einbringen wird und daß der Nationalrat, sich der Bedeutung dieser Aufgabe voll bewußt, die Vorlage auch ehestens verabschiedet wird.

Die Gegner des Zolltarifs, die sogenannten Freihändler, die dem freien Handel das Wort reden, werden beigegeben müssen. Denn so wünschenswert es auch wäre, den Freihandel bei uns einzuführen, so daß jeder Kaufmann dort einkauft, wo er die Ware am billigsten bekommt, ist das doch insoweit ganz unmöglich und ausgeschlossen, als alle unsere Nachbarstaaten und besonders die Nachfolgestaaten, ein Gebiet also, welches vor dem Kriege zu uns gehört hat, sich durch schier unübersteigliche Zollmauern abschließen. Vorunter wir leiden, ist der Überkonsum auf der einen Seite und die Minderung der Produktion auf der anderen Seite. Wir führen viel zu viel ein und erzeugen und exportieren viel zu wenig, daher auch die ganz erschreckende passive Handelsbilanz. Es muß unsere Aufgabe sein, die Einfuhr zu drosseln. Es ist nicht nötig, daß wir französische Automobile, französische Schuhe und französische Parfüm bei uns einführen. Es muß alles getan werden, um unsere Produktion zu heben. Naturgemäß setzt das eine ganz gewaltige Förderung von seiten der Regierung voraus. Ich möchte hier eine alte Forderung wieder vorbringen, die dahin geht, daß man die Lebensfähigkeit der Betriebe dadurch gewährleistet, daß man steuerfreie Investitionsrücklagen der Industrie endlich einmal zu billigt. Es werden dann auch die Klagen, die in manchen Fällen sicher berechtigt sind, aufhören, daß unsere Industrie in technischer Beziehung gegenüber dem Ausland rückständig ist.

Aber auch die Industrie und die Wirtschaft muß aus sich selbst heraus alles beitragen, um ein Gedeihen zu ermöglichen. Ich meine damit die Mehrarbeit. Es müssen mehr Güter erzeugt werden, es muß die Produktion verbilligt werden und es muß der Absatz unter allen Umständen gesteigert werden. Ich weiß, daß die Herren der Opposition einwenden werden, wie sie es bisher immer getan haben, daß eine Mehrarbeit unter allen Umständen eine Vermehrung der Arbeitslosigkeit nach sich ziehen muß. Es kann nicht oft genug betont werden, daß das nicht der Fall ist. Ein Beispiel aus der letzten Zeit beweist dies augenscheinlich. Vor kurzem hat die süddeutsche Metallindustrie im Vertragswege den zehnstündigen Arbeitstag geschaffen. Beim Übergang von der Kurze zur vollen Arbeitszeit war die unmittelbare Folge natürlich eine Arbeiterentlassung. Aber schon in der folgenden Woche wurden die entlassenen Arbeiter wieder eingestellt und in der

darauffolgenden Woche 500 Arbeiter neu eingestellt. Es ist dies wohl ein schlagender Beweis dafür, daß Mehrarbeit, Mehrproduktion, die Arbeitslosigkeit nicht nur nicht vermehrt, sondern daß dies vielmehr ein Mittel, vielleicht das einzige Mittel ist, um diesem Problem wirksam an den Leib zu rücken. Ich würde daher den dringenden Appell an den Herrn Minister richten, alles zu tun, um die gegenwärtige Wirtschaftskrise zu beseitigen. Und da halten wir dafür, daß er — je eher desto besser — den Zolltarif in diesem Hause einbringe, damit er verabschiedet wird und eine brauchbare Grundlage für den Abschluß der kommenden Handelsverträge bilde.

Der Widerstand, der sich von seiten der Festangestellten, der Staatsangestellten gegen den Zolltarif geltend macht, ist nicht begründet. Wenn sich schließlich und endlich aus dem Zolltarif eine geringfügige Verteuerung der Lebenshaltung ergeben sollte, so wird selbstverständlich für die Fixangestellten so gesorgt werden müssen, wie es die Industrie ihren Angestellten und Arbeitern bereits zugesagt hat. Es sind daher nicht nur Industrie, Handel und Gewerbe, sondern auch die Festbesoldeten aller Kategorien, lebhaft an diesem Zolltarif interessiert, denn das Gedeihen der Wirtschaft bringt neue Eingänge und schafft die nötigen Mittel, um auch den Festbesoldeten, den Staatsangestellten das zu geben, was sie zum Leben brauchen.

Ich möchte mich nunmehr ganz kurz mit dem Kapitel 23, Bauten, befassen, insonderheit mit dem Titel 2, Straßenbauten. Die Klage über die arge, grenzenlose Vernachlässigung unserer Straßenzüge ist allgemein. Man hat ursprünglich in Aussicht genommen, für diesen Bedarf 50 Milliarden in das Budget einzustellen. Im Zuge der Sparmaßnahmen wurden aber 20 Milliarden abgestrichen, so daß heute nur mehr 30 Milliarden im Budget für diese Zwecke aufscheinen. Mit diesem Betrag ist selbstverständlich nichts anzufangen, nichts Produktives zu leisten möglich. Wir dürfen nicht vergessen, daß durch volle zehn Jahre, von 1914 bis heute, für unsere Straßenerhaltung gar nichts geschehen ist, außer wenn ganz besondere Ereignisse eine Arbeit erzwungen haben. Wenn ich im folgenden nur von Straßen rede und keinen Unterschied zwischen Bundes-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen mache, so geschieht dies aus dem Grunde, weil alle Arten von Straßen sich in einem elenden Zustande befinden und für keine Gruppe derselben die zur Instandhaltung erforderlichen Mittel vorhanden sind. Es wäre ein öffentliches Interesse, ein Interesse der Allgemeinheit und somit Sache und Aufgabe des Staates und der Verwaltung, auf diesem Gebiete vorzusorgen. Wenn die erforderlichen Mittel nicht vorhanden sind, so muß eben getrachtet werden — über das „wie“, soll sich die Regierung den Kopf zerbrechen — auf irgendeine Weise die absolut notwendigen Mitteln



zu beschaffen. Es geht natürlich nicht an, einzelne Interessentengruppen, die gerade die Straße benutzen, heranzuziehen und für die Erhaltung und Instandsetzung der Straße mit Abgaben zu belasten, sondern es ist, wie schon betont, ein öffentliches Interesse und es müssen alle Kreise der Bevölkerung, die ein Interesse an einer guten Straße haben, zur Erhaltung herangezogen werden, wenn die Steuerengänge eben nicht genügen. Ich möchte selbstverständlich der vorinsitutlichen Einrichtung der Mautschranken mit keinem einzigen Gedanken Raum geben, sondern es müssen schon andere neuzeitliche Mittel und Wege gefunden werden.

Wie es mit den Straßen aussieht, möchte ich Ihnen ganz kurz an einigen Beispielen aus meiner Heimat erläutern. Die Bundesstraße von Spittal an der Drau über Gmünd nach Salzburg ist die einzige Verkehrsstraße, die beide Länder verbindet, aber auch die einzige Straße, die für die außerordentlich wichtige Holzbringung auf diesem Gebiete in Betracht kommt. Da für die Erhaltung oder Instandsetzung dieser Straße nichts geschieht, ist sie heute in einem derart trostlosen Zustande, daß sie nach der Schneeschmelze oder nach einem länger andauernden Regen bis auf den Grundbau aufgeweicht ist, so daß sich für Fuhrwerke — und es kommen ja dort mit Holz beladene Schwerfuhrwerke in Betracht — einfach nicht mehr passierbar ist. Die Bauabteilungen wissen ja von diesem Zustande und sie haben ihre Pläne längst fertig, aber sie bekommen nie und nimmer das erforderliche Geld, um irgend etwas Produktives auf diesem Gebiete zu schaffen. Voriges Jahr war der Zustand dieser Straße um diese Zeit so entsetzlich, daß die Bezirkshauptmannschaft mit einer vierwöchigen Sperre für Fuhrwerke vorgehen mußte. Nun brauche ich Ihnen nicht auseinanderzusetzen, was das bedeutet, wenn man eine so wichtige Verkehrsstraße auf die Dauer von vier Wochen vollständig ausschaltet. Woher sollen denn die an der Straße liegenden Pappfabriken und sonstigen Fabriken, woher soll zum Beispiel das Magnesitwert Radenthein die nötigen Materialien und sonstigen Bedürfnisse beziehen? Auf dem Luftwege ist es derzeit mangels jeder Vorsorge auch nicht möglich.

Es würde also eine derartige Sperre einer Straße unbedingt eine Stilllegung der Industrie und naturgemäß die Entlassung der Arbeiter zur unausbleiblichen Folge haben. Kleine Ursachen, große Wirkungen. Es soll dies natürlich keinen Vorwurf gegen den Leiter der Bezirkshauptmannschaft beinhalten. Er hat einen anderen Ausweg aus diesem Dilemma nicht gefunden. Daß er nicht praktisch und nicht gangbar ist, wird mir jeder zugeben. Es wäre Sache der Verwaltung, hier energigisch einzugreifen und diesem skandalösen Zustande endlich einmal ein Ende zu machen.

Eine zweite sehr wichtige Straße ist die Voiblsstraße, die Verbindung Kärntens mit Krain. Sie

hat gewiß nicht mehr jene Bedeutung wie ehemals, aber das darf doch kein Grund sein, daß man sie gänzlich dem Verfall überantwortet. Es sind die mit vielen Kosten aufgerichteten Stützmauern und Schutzbauten abgestürzt, die Fahrbahn ist bis zur halben Breite abgerutscht und ruht als Schutt in der Tiefe. Wir können ja nicht wissen, was uns die Zukunft bringt, ob diese Straße nicht einst wieder die alte und vielleicht eine noch viel größere Bedeutung erlangen wird. Jedenfalls ist es nicht richtig und auch nicht angezeigt, daß man wegen vorübergehend geringerer Bedeutung die Straße einfach ihrem Schicksal überläßt.

Nicht so schlecht, aber ähnlich sieht es mit der Bödenstraße, die die Verbindung Kärntens mit Italien bewerkstelligt und im Gegensatz zur Voiblsstraße eine ganz ungeheuerere Bedeutung dadurch erlangt hat, daß sie die kürzeste Verbindung von Deutschland über München, Salzburg und Kärnten nach Italien, Triest und Venedig darstellt. Im Zeitalter des Automobils sollte alles darangesetzt werden, diese Durchzugslinie so weit instand zu halten, daß sie als Automobilstraße, als die sie im Kriege ausgebaut und nach dem Kriege erhalten wurde, wieder in Betracht kommt. Sie ist nicht nur eine Durchzugsstraße, sie erschließt auch außerordentlich schöne, hochalpine Gegenden, die für den Fremdenverkehr eine ganz außerordentliche und wichtige Rolle zu spielen berufen wären. Aber, meine Damen und Herren, wenn jemand aus dem Auslande zu uns kommt und dabei sein Automobil benutzt, so muß man ihm diese Natur Schönheiten zugänglich machen; es ist unmöglich, ihn auf einer Straße fahren zu lassen, auf der er sich die Seele aus dem Leib schüttelt. Natur Schönheiten allein sind selbstverständlich für den Fremdenverkehr zu wenig und auch nicht maßgebend, da müssen schon andere Mittel und Wege gefunden werden, um den Fremden den Aufenthalt in unserem Lande nicht nur zu ermöglichen, sondern so angenehm als möglich zu gestalten.

Das sind so einige Beispiele aus meiner Heimat. Die Zusprieten, die ich bekommen habe, sagen mir, daß es in allen übrigen Bundesländern ganz gleich mit unseren Straßen bestellt ist. Um nur ein Beispiel zu erwähnen, möchte ich auf die Bezirksstraße Lind—Murau—Landesgrenze hinweisen, weil sie ein typisches Beispiel dafür bietet, wie es bei uns nicht gemacht werden soll. Seit dem Jahre 1922 bemüht sich die steiermärkische Landesregierung, diese Straße wieder zu inkarnieren, das heißt durchzusetzen, daß sie der Bund wieder in die Hoheitsverwaltung übernimmt. Es ist ganz unmöglich, einem Bezirke derartige Kosten aufzulasten wie die Erhaltung dieser Straße. Im Jahre 1922 waren 92 Prozent der ganzen Bezirksausgaben nur für die Erhaltung der Straße bestimmt. Die Bezirksumlagen müßten zu



dieser Zeit um 10.000 Prozent erhöht werden, um nur die allerdringendsten Arbeiten verrichten zu können. Wenn da nicht bald etwas geschieht, so wird selbstverständlich auch diese Straße wie alle anderen reslos dem Verfall anheingegeben sein.

Was die Bezirksstraßen anbelangt, so bilden sie wohl auch eine ganz ungeheure Benachteiligung der Bevölkerung einzelner Gebiete. Es gibt ja große Bezirke, die lediglich von Bundes- und Landesstraßen durchzogen werden, die also mit der Erhaltung von Straßen nicht belastet sind. Andererseits gibt es wieder Bezirke, wie den eben erwähnten, die lediglich Bezirksstraßen haben, die also die ganzen Einkünfte, die ganzen Einnahmen ausschließlich für die Straßenerhaltung verwenden müssen und selbstverständlich immer und ewig zu wenig Mittel zur Verfügung haben werden. Aus allen Bundesländern hört man dieselben Klagen, überall ist das gleiche Lied, das gleiche Elend. Eine Möglichkeit, auf diesem Gebiete, trotz der allzu geringen Mittel, die zur Verfügung stehen, sich zu helfen, wäre vielleicht gegeben, wenn man von der Einrichtung der Konfurrenzstraßen mehr Gebrauch machen möchte, daß nämlich Bund, Länder und Gemeinden in der Beitragsleistung konkurrieren, daß alle öffentlichen Körperschaften dazu beitragen und trachten, die Mittel aufzubringen, die zur Erhaltung und Instandsetzung der Straßen absolut notwendig sind. Wir sind der Meinung, daß Sparmaßnahmen auf diesem Gebiete vollständig verfehlt sind, denn das, was jetzt rein ziffermäßig auf dem Papier erpart wird, wird sicher in der nächsten Zukunft, ja schon in der allernächsten Zeit, vielleicht doppelt und dreifach ausgegeben werden müssen, denn darüber besteht kein Zweifel, daß wir Straßen brauchen und daß sie im fahrbaren, das heißt benutzbaren Zustand erhalten werden müssen. Von den 30 Milliarden, die hier präliminiert sind, kommen auf den Kilometer ungefähr 6 bis 7 Millionen, ein Betrag, mit dem überhaupt nichts angefangen werden kann. Im Frieden hat man für den Kilometer inklusive Personalauslagen 1000 K gerechnet, das wäre, auf die jetzige Währung umgerechnet, ungefähr ein Betrag von 14 Millionen Kronen, und damit hat man nach dem damals bewährten Fließsystem die Straßen in recht gutem und praktikablem Zustand erhalten. Damals war es auch möglich, daß man ohne viel weitere Kosten einzelne Schlaglöcher oder Rinnen mit Steinen ausgefüllt und die Straßen wieder geplant hat, weil die langsam fahrenden Schwerfahrwerke die Aufgabe der Walzung selbst und naturgemäß kostenlos besorgten. Heute ist dieses Fließsystem nicht mehr anwendbar, denn durch den regen Automobilverkehr besorgen die Fuhrwerke nicht mehr die Walzung, im Gegenteil, die rasch fahrenden Automobile werfen aus den Rinnen und Böchern die Steine heraus, sie sind sogar ein Ballast, weil

sie die Steine auf die anrainenden Felder und Wiesen schleudern. Mit diesem System ist also nichts mehr zu machen, und es muß absolut wieder zur Straßenwalzung zurückgekehrt werden.

Aber nicht nur die Straßen allein kommen da in Frage, sondern auch die an den Straßen gelegenen Objekte sind einer gründlichen Reparatur und Instandsetzung, ja in vielen Fällen sogar einer Neuherstellung dringend bedürftig. Die Vernachlässigung der Brücken ist außerordentlich bedenklich und man sollte nicht, wie es so oft bei uns der Fall ist, erst warten, bis schwerwiegende Unglücksfälle zu Neuherstellungen und Instandsetzungen zwingen. Ich spreche aber von Erhaltung und Instandsetzungen und kein Wort noch von Neuherstellungen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch wieder aus meiner Heimat einen Punkt berühren, der uns außerordentlich am Herzen liegt, es ist dies die Herstellung der Lavamündbrücke über die Drau. Es dürfte nicht unbekannt sein, daß durch die gemäß dem Friedensvertrag erfolgte Abstimmung und durchgeführte Grenzregulierung die Verbindung der Bewohner südlich der Drau mit dem nördlichen Gebiete nicht mehr möglich ist, weil die Brücke bereits auf jugoslawischem Gebiete liegt. Der Verkehr der Bevölkerung über den breiten Drauström muß aber hergestellt werden, und es wird Aufgabe der Landesregierung von Kärnten sein, die entsprechenden Pläne auszuarbeiten und die Vorschläge zu erstatten. Ich möchte aber heute schon die Regierung bitten, wenn ein Projekt einläuft, demselben die tatkräftigste Unterstützung angedeihen zu lassen.

Ich will Sie, meine Verehrten, mit weiteren Beispielen verschonen — sie könnten natürlich ins Endlose fortgeführt werden — ich möchte nur immer wieder betonen, daß auf dem Gebiete der Straßen ein ungeheuer reiches Arbeitsfeld zu finden wäre, welches die Interessen der Allgemeinheit, der Volkswirtschaft und der Industrie wesentlich und enorm berührt.

Dazu kommt noch die Tatsache, daß unser an Rohstoffen armes, aber an Naturschönheiten so überreiches Land auf den Fremdenverkehr nicht verzichten kann. Es ist ja in diesem Sinne auch außerordentlich begrüßenswert, daß sich unser Handelsminister Dr. Schürff bemüht, den Fremdenverkehr zu beleben und neu auszugestalten, und so neue Einnahmequellen für die Bevölkerung wie für den Staat zu erschließen. Aber die primärste Voraussetzung für den Fremdenverkehr sind gute Verkehrswege und Verkehrsmittel und im Zeitalter des Automobils selbstverständlich gute Straßen. Wenn aber der Verkehr selbst der einheimischen Bevölkerung behindert oder zeitweise sogar unmöglich gemacht wird, kann man es nicht verstehen, wie der Fremdenverkehr gehoben werden soll, wie man es möglich machen soll, daß Fremde zu uns ins Land kommen. Ich hoffe, daß meine



Ausführungen den einen Zweck erreicht haben, den ganzen Ernst dieser Situation vorgeführt zu haben und daß sich die Regierung bemühen wird, auf diesem Gebiete Wandel zu schaffen und im Interesse der Öffentlichkeit, der großen Allgemeinheit endlich die erforderlichen Mittel beizustellen. Wenn auf das System der Konkurrenzstrafen gegriffen werden würde, könnte von der Einrichtung der produktiven Arbeitslosenfürsorge in allerweitestem Maße Gebrauch gemacht werden. Wir würden dadurch die Arbeitslosenziffer um ein beträchtliches herabmindern können und einerseits die ungeheure Budgetpost für Arbeitslosenunterstützung von 570 Milliarden heruntersdrücken und andererseits produktive, dem Interesse der Allgemeinheit und der Öffentlichkeit dienende Arbeit leisten können. *(Lebhafter Beifall.)*

**Frau Zisch:** Hohes Haus! Schon im Laufe der Budgetdebatte bei Kapitel „Unterricht“ wurde darauf verwiesen, daß die Regierung der Ausbildung der weiblichen Jugend ein viel zu geringes Augenmerk zuwende. Es hat den Anschein, als wenn man die Sparmaßnahmen gerade auf diesem Gebiete erproben wollte, besonders dort, wo es gilt, der weiblichen Jugend jene Ausbildung zu geben, welche unter den gegenwärtigen Verhältnissen sicher von der eminenteften Bedeutung ist. Das sind vor allem die Frauen-erwerbs- und Haushaltungsschulen, dort, wo den Mädchen die wirtschaftliche und gewerbliche Ausbildung zuteil wird. Gerade auf diesem Gebiete aber machen wir die allererschlimmsten Erfahrungen. Diese Schulen sind heute noch zum größten Teil nur auf die Schulgelder, auf Subventionen oder auf private Wohltätigkeit angewiesen. Daß die private Wohltätigkeit so gut wie nicht mehr existiert, braucht man wohl nicht erst zu erwähnen, das wissen wir heute doch alle. Es bleibt daher diesen Schulen kein anderer Ausweg, als die Schulgelder ins Maßlose zu erhöhen. Trotz der Erhöhung der Schulgelder stehen aber viele dieser Schulen stets vor der Gefahr der Auflösung. Dieses Schicksal teilt auch die Schule, die wir in Klagenfurt besitzen, die sogenannte Frauenerwerb-Vereinschule. Sie besteht seit dem Jahre 1868, erfreut sich des besten Rufes und wird von allen Bevölkerungsklassen ohne Unterschied in Anspruch genommen. In früherer Zeit war es allerdings möglich, daß diese Schule nur sehr selten oder in sehr geringem Ausmaße öffentliche Mittel beanspruchte. Doch der Krieg und seine Nachwirkungen haben zur Folge gehabt, daß dies nicht mehr möglich ist, und man mußte, um den Bestand der Schule wahren zu können, sich an die Öffentlichkeit wenden. Es sind eine Menge Hilferufe erfolgt, unzählige Petitionen wurden gemacht, auch die Abgeordneten aller Parteien haben dabei durch Vorgesprachen im Ministerium für Handel und Gewerbe mitgewirkt. Endlich ist es im Jahre 1922 gelungen, daß von diesem Ministerium sechs Lehr-

kräfte dieser Schule vom Bunde übernommen wurden. Zur Bezahlung aller übrigen sachlichen Erfordernisse jedoch und der übrigen Lehrmittel mußten die Mittel aus den Schulgeldern, aus den Subventionen und dergleichen aufgebracht werden. Die Übernahme dieser sechs Lehrkräfte bedeutete damals Hilfe in der größten Not. Aber sie brachte nicht jene Linderung, deren die Schule bedurfte. Man hat damals, als der Bund die sechs Lehrkräfte übernahm, doch die berechnete Hoffnung daran geknüpft, daß endlich auch die weiteren gemachten Zusicherungen ihre Erfüllung finden werden. Diese Annahme war um so berechtigter, als im Jahre 1919 das Staatsamt für Handel und Gewerbe die Notwendigkeit der Verstaatlichung erkannte. Es wurde damals zu diesem Zweck auch eine Fülle von Vorarbeiten und Erhebungen gemacht und nach mehrfacher Verzögerung erhielt am 4. März 1922 die Landesregierung Kärnten einen Erlaß des Bundesministeriums für Handel und Gewerbe, worin die Zusicherung ausgesprochen wurde, daß die drei Vereinschulen, die Frauenerwerbschule, die Hauswirtschaftsschule und die Lehranstalt für höhere Frauenberufe, nun vom Bunde übernommen werden. Das löste allerdings Genugtuung aus und man erwartete fieberhaft die Einlösung dieser Zusicherung. Nach langem Warten, am 9. September 1922, kam von demselben Ministerium, welches im März desselben Jahres diese Zusicherung der Übernahme gegeben hatte, ein neuerlicher Erlaß, in dem es mit Berufung auf die Abbaumaßnahmen, mit Berufung auf die finanzielle Notlage des Staates usw. hieß, daß es die Verstaatlichung dieser Unterrichtsanstalten im Einvernehmen mit dem Finanzministerium ablehnen müsse. Es muß hier festgestellt werden, daß die Weiterführung des Unterrichtsbetriebes in dieser Anstalt nur im Vertrauen auf die Verstaatlichung erfolgte, nur im Vertrauen darauf, daß man diese Zusicherungen auch erfüllen werde. Man hat diese Schule ohne alle Geldmittel weitergeführt, in der berechtigten Hoffnung, daß ja dann Hilfe kommen werde. Man mußte daher das Schulgeld maßlos erhöhen und die Lehrerschaft, die weiblichen Lehrkräfte, mußten sich in dieser Zeit mit den allerniedrigsten Bezügen begnügen, nur zu dem Zweck, damit die Schülerinnen die begonnene Ausbildung vollenden und die neu Aufnahme Suchenden eintreten konnten. Es scheint daher sehr begreiflich, daß dieser Unterricht auf die Dauer so nicht fortgeführt werden kann. Obwohl neuerlich vom Bunde zwei Lehrerinnen vertragsmäßig übernommen wurden und obwohl die Stadtgemeinde Kohle und das Land Holz beisteht, ist es bei den derzeitigen trostlosen wirtschaftlichen Verhältnissen doch nicht möglich, von den Eltern so viel Schulgeld herauszuholen, daß alle übrigen Ausgaben gedeckt werden können. Diese Ausgaben sind gar nicht klein. Es gehören dazu



die Dienstbezüge der vom Bund noch nicht übernommenen Lehrkräfte, wobei ja auch eine Anpassung an die Tenierungsverhältnisse stattfinden muß, und es gehören dazu die Kosten der Gebäudeerhaltung, die sehr groß sind, weil das Gebäude dem Verkehr nahe ist. Weiters kommen noch die Hauslasten, die Kosten der Beleuchtung, Reinigung usw. dazu. Wenn aber alle diese Lasten nur aus den Schulgeldern der Eltern hereingebracht werden sollen, dann werden in kurzer Zeit die Tore auch dieser Anstalt für die Arbeiterschaft und ebenso für den Mittelstand geschlossen sein, weil man nicht in der Lage ist, dieses hohe Schulgeld aufzubringen. Andererseits ist es aber ein ganz absurder Gedanke, diese nunmehr seit 55 Jahren bestehende, so nützlich wirkende und jährlich von 400 bis 500 Schülerinnen besuchte Anstalt aufzulassen. Diese Anstalt, die sicherlich eine der besuchtesten derartigen Unterrichtsanstalten Kärntens ist, steht immer vor der Gefahr des Zusammenbruchs. Dies gerade in einer Zeit, wo wirklich praktische Arbeit von größtem Wert ist und gleichzeitig wirtschaftliche Hilfe und eine große Ersparung bedeutet.

Daher muß mehr als ein Drittel der Aufnahme suchenden Schülerinnen wegen Raum mangels und wegen der steten Sorge um die Aufrechterhaltung dieses Unterrichtsbetriebes abgewiesen werden.

Ich will nur noch hervorheben, daß die Schule des Frauenerwerbsvereines in Klagenfurt sich auch mit der Ausbildung weiblicher Arbeitslehrerinnen befaßt und daß sie auf Grund ihrer langjährigen Erfahrungen den meisten derartigen Frauenberufsschulen Auskünfte und Ratschläge erteilt, daß ferner diese Schule Lehrerinnen ausbildet, die derzeit in staatlichen Schulen angestellt und in der neunten und achten Rangklasse eingereiht sind.

Wenn man sieht, daß diese Schule so Großes leistet und so befähigte Lehrerinnen hervorbringt, dann muß man wohl fragen: was hat diese so nutzbringende Schule in Klagenfurt bekommen? Nichts, hohes Haus, weiter gar nichts als das eine, daß vom Bund sechs Lehrerinnen widerruflich und zwei vertragsmäßig übernommen wurden. Dazu hat man bei der Übernahme dieser Lehrerinnen, unter welchen solche waren, die 30 bis 36 Dienstjahre aufzuweisen hatten, nur zwei Dienstjahre in Anrechnung gebracht. Das ist die Anerkennung für langjährige ersprießliche Arbeit, das ist die Anerkennung, die man unermüdlicher Frauenarbeit zu bieten magt.

Es wäre also hoch an der Zeit, daß diese Übelstände endlich beseitigt würden, und es ist sicher nicht mehr als eine gerechte Forderung, wenn wir verlangen, daß die gegebenen Zusicherungen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr endlich eingelöst werden, damit die Schule des Frauen-

erwerbsvereines, eine der ältesten Schulen dieser Art in Österreich, an den Bund übergehe und der Fortbestand dieser so notwendigen Schule endlich einmal gesichert erscheine. *(Lebhafter Beifall und Handeklatschen.)*

Eine Entschließung Dr. Aigner, Bauer, Ertl lautet:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, für den im Interesse des Verkehrs, des Publikums und des Personals so dringend notwendigen Umbau des Bahnhofes Linz in das Budget 1925 einen entsprechenden Betrag einzusetzen.“

Eine Entschließung Dr. Mayr u. Gen. lautet:

„In Anbetracht der großen Wohnungsnot in Bischofshofen sowie in Erwägung der billigen Baukosten, die zum Ausbau des Postgebäudes in Bischofshofen notwendig sind, erlauben sich die Gefertigten folgenden Antrag zu stellen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die nötigen Mittel zum Ausbau des Postgebäudes in Bischofshofen bereitzustellen.“

Beide Entschlüsse sind genügend unterstützt und werden zur Verhandlung gestellt.

**Ruttenberger:** Hohes Haus! Gestatten Sie, daß ich zum Kapitel „Verkehr“ das Wort ergreife, um hier einigen besonderen Wünschen nicht nur meines Wahlkreises, sondern des Landes Steiermark überhaupt Gehör zu verschaffen. Steiermark war seit jeher in verkehrstechnischer Hinsicht das am tiefmütterlichsten behandelte Kronland des ehemaligen Österreich. Wer sich einmal unser schönes, fruchtbares Land anschaut, muß zugeben, daß unser Eisenbahnnetz ganz und gar unzureichend ist. Ich werde mir erlauben, einige Wünsche der hohen Regierung und insbesondere dem Herrn Minister Dr. Schürff bekanntzugeben.

Wenn ich von unserem Eisenbahnbauprogramm spreche, so muß ich zunächst mit besonderer Freude konstatieren, daß der Bahnbau Friedberg—Punkafeld seiner baldigen Vollendung entgegengeht und daß die hohe Regierung im Budget noch 30 Milliarden Kronen beisteuern will. Ob dieser Betrag ausreicht, ist eine andere Frage. Ich möchte den Herrn Minister Schürff vielmals bitten, dafür Sorge zu tragen, daß der Bau so schnell als möglich vollendet wird, damit die Steiermark und das Burgenland ihre so dringend notwendige Verbindung endlich erreichen und die dortige Bevölkerung, besonders im südlichen Teil des Burgenlandes, das ja heute von den übrigen Gebieten Österreichs völlig abgeschlossen ist, endlich einen Verkehrsweg nach Wien erhält und den Überschuss an Lebensmitteln, der ja der Großstadt Wien zugute kommen wird, abschicken kann.

Eine weitere, dringend notwendige Strecke, auf die ich besonders hinweisen möchte, ist die Linie Feldbach—Kurzort Gleichenberg—Radkersburg. Diese Strecke ist zum Teil schon ausgebaut, 6 Kilometer



sind bereits fertiggestellt, es besteht aber die große Gefahr, daß auch diese fertiggestellte Teilstrecke dem Verfall anheimfällt. Wir haben in Steiermark nur einen großen Kurort, nämlich Gleichenberg, und dieser ist von jedem Verkehr vollständig abgeschnitten. Es besteht die dringendste Notwendigkeit, daß man, sobald die finanziellen Verhältnisse des Bundes es erlauben, endlich daran geht, diese Bahn auszubauen. Man wird dadurch nicht nur dem Kurort Gleichenberg einen großen Dienst erweisen, sondern auch der dortigen Bevölkerung, die in einem überaus fruchtbaren Gebiete wohnt, zu Hilfe kommen. Ferner ist diese Linie auch eine Verbindungsstrecke mit Jugoslawien. Wie dem hohen Hause bekannt sein dürfte, hat die jugoslawische Regierung die Linie Radkersburg—Luttenberg—Friedau in Bau genommen und diese Linie dürfte bald fertig sein. Wenn nun die Linie Feldbach—Kurort Gleichenberg—Radkersburg fertiggestellt wird, wäre dadurch eine viel nähere Verbindung nach Agram, in das Herz von Jugoslawien, geschaffen.

Ich möchte die Regierung noch auf ein paar andere Linien aufmerksam machen, damit sie nicht in Vergessenheit geraten. Der Ausbau der Strecke Gleisdorf—Pischelsdorf—Hartberg würde ein ungeheuer wichtiges Gebiet erschließen. Diese Gegend besitzt keine Bahn, sondern nur unendlich schlechte Straßen und ist dabei eines der fruchtbarsten Gebiete von Österreich. Der überaus reiche Obstertag, wie überhaupt der reiche Fruchtsegen, der dort alljährlich dem Boden entspringt, kann nicht abgeerntet werden, weil die Verkehrsverhältnisse äußerst miserable sind; zudem wäre auch der Ausbau dieser Bahnlinie eine bedeutende Verkürzung der Verbindung von Wien über Hartberg nach Graz und umgekehrt.

Außerdem wäre noch die Strecke Gleisdorf—Mz—Fürstenseld zu erwähnen, die ebenfalls eines der fruchtbarsten Täler der Oststeiermark erschließen würde.

Endlich möchte ich die hohe Regierung noch auf den Ausbau der sogenannten Ostbahn Köflach—Wolfsberg aufmerksam machen, die eine kürzere Verbindung über Kärnten nach Italien erschließen soll.

In Obersteiermark wären noch ein paar wichtige Linien auszubauen, nämlich die Linien Au—Seewiesen—Mariazell und Mariazell—Neuberg.

Ich möchte die hohe Regierung nochmals bitten, alle diese Linien im Auge zu behalten und, sobald die finanzielle Möglichkeit gegeben ist, mit dem Ausbau zu beginnen.

Dann hätte ich noch einen besonderen Wunsch und das wäre folgender: Ich habe schon gestern beim Kapitel „Forst- und Landwirtschaft“ eine Resolution eingebracht, die angenommen worden ist und die die Herabsetzung der Frachttarife für Obst und Obstmast verlangt. Diese Frachttarife sind für

die Zukunft ganz unerträglich, weil man für das in Steiermark im Überfluß vorhandene Produkt an Fracht bis nach Wien mehr zahlen muß, als man dort überhaupt für das Produkt bekommt. Das ist nicht nur ein Schaden für den Produzenten, sondern auch eine enorme Schädigung der Wiener Konsumenten, und einem großen Teil der Wiener Gasthofbesitzer ist es unmöglich, Most in Steiermark zu kaufen und hier auszuschenken, weil eben die Frachttarife zu hoch sind. Die Folge davon ist, daß unsere bäuerliche Bevölkerung in Oststeiermark, die Überfluß an Most hat, denselben nicht an den Mann bringen und daß er hier nicht konsumiert werden kann. Eine Verringerung der Frachttarife ist daher hier dringend notwendig. Ich bitte den Herrn Minister Dr. Schürff, auf die Generaldirektion der Bundesbahnen einzuwirken, daß endlich die Frachttarife für Obst und Most herabgesetzt werden. Wir werden heuer in Steiermark, besonders in Ost- und Weststeiermark, allem Anscheine nach eine große Obsternte haben. Ich spreche jetzt schon den Wunsch aus, daß Vorkehrungen getroffen werden, daß, sobald die Obsternte im Herbst eintritt, der Verkehr sich möglichst glatt vollzieht, daß genügend Waggons beigelegt werden, damit es nicht so wie vor einigen Jahren vorkommt, wo unendlich viele Waggons Obst verfaulten, weil nicht die nötige Anzahl von Waggons beigelegt wurde. (Hört!)

Nun komme ich zu einem anderen Kapitel, das ist das Straßenwesen. Unsere Straßen sind größtenteils in einem jammervollen Zustand, besonders die Straßen in der Oststeiermark. Man wird einwenden, das sollen die Bezirke, das Land und die Gemeinden selber in Ordnung bringen. Die Gemeinden, das Land und die Bezirke tun auch, was sie können, aber es ist ganz ausgeschlossen, speziell in den Bezirken des Gebirges, wo eine weniger zahlungskräftige Bevölkerung vorhanden ist, daß die dortigen Einwohner selbst die Straßen erhalten. Speziell die Straßenzüge in der östlichsten Steiermark, im sogenannten Foggelland, im Wechselgebiet, sind in einem entsetzlichen Zustande. Es wäre höchste Zeit, daß das Bundesministerium Zuschüsse gibt, dies um so mehr, als in diesen Gebieten keine Bahnverbindung besteht.

Es wäre ferner sehr wünschenswert, wie schon der Herr Abg. Klimann gesagt hat, manche Straßenzüge als Konkurrenzstraßen zu erklären. Speziell wäre es mein Wunsch, daß der Straßenzug Gleisdorf—Pischelsdorf—Hartberg—Friedberg als Konkurrenzstraße erklärt wird. Diese Straße spielt eine besonders wichtige Rolle, weil sie durch ein Gebiet läuft, wo keine Eisenbahn fährt. Infolgedessen herrscht dort eine ungeheuer starke Frequenz. Die Bezirke sind beim besten Willen nicht in der Lage, für die Erhaltung dieser Straßen so zu sorgen, wie es notwendig wäre. Die Straße Gleisdorf—Pischels-



dorf—Hartberg—Friedberg weist so schlechte Stellen auf, daß man sie beinahe nicht befahren kann. Ich bitte, den schon im vorigen Jahre diesbezüglich an die Bundesregierung gestellten Antrag endlich zu verwirklichen.

Außerdem wäre die Errichtung neuer Straßen dringend notwendig. Man geht jetzt daran, im Lungiztal, das ist ein kleines Gebiet an der burgenländischen Grenze, endlich eine Bezirksstraße zu errichten. Seit 42 Jahren wartet die dortige Bevölkerung auf die Errichtung einer Bezirksstraße. Die Bevölkerung hat sich bereit erklärt, ein Drittel der Baukosten zu übernehmen, das Bauprojekt ist fertig und man will im Laufe dieses Frühjahres noch darangehen, mit dem Bau zu beginnen. Die Bundesregierung hat wohl einen 30prozentigen Zuschuß zugesagt, aber dieser Zuschuß soll nicht mehr als 90 Millionen Kronen betragen, während der Bau der Straße sicher auf 4 Milliarden Kronen zu stehen kommen wird. Das Land Steiermark hat heuer allein 350 Millionen Kronen zugesagt. Ich möchte den Herrn Verkehrsminister dringendst bitten, sich mit Herrn Dr. Riebenböck ins Einvernehmen zu setzen und zu erwirken, daß von seiten des Finanzministeriums derselbe Betrag wie von seiten des Landes gegeben wird, damit man mit dem Bau beginnen kann, der eine unbedingte Notwendigkeit ist und ein überaus fruchtbares Gebiet erschließt. *(Zwischenruf Schiegl.)* Ich bitte, Herr Kollege Schiegl, Sie verlangen immer nur, aber Sie stimmen für gar nichts. *(Schiegl: Weil wir Opposition sind! Einen solchen Schwindel machen wir nicht wie Sie!)* Sie machen genug Schwindel.

Es wären noch manche Dinge anzuführen, aber das sind die notwendigsten Forderungen. Ich möchte nur bitten, daß, soweit es möglich ist, die Bundesregierung, insbesondere der Herr Minister Dr. Schürff, diese Wünsche erfüllen möge.

Ein drittes Kapitel bilden unsere Postverhältnisse. Diese haben sich dank der Bemühungen der Generalpostdirektion im großen und ganzen bedeutend gebessert, aber immerhin sind noch manche Wünsche unerfüllt geblieben. Es geht nicht an, daß heute noch abgelegene Gegenden, die aber gut bevölkert sind, nur eine, im strengsten Fall zwei Postverbindungen haben. Das ist ein Zustand, der für die ländliche Bevölkerung und die dortige Geschäftswelt unerträglich ist. Ich möchte nur einige Beispiele anführen. Die Postverbindung von St. Stefan im Rosental mit Jagerberg ist eine derartig miserable, daß die Leute nur zweimal in der Woche eine Post bekommen. Auch die Strecke Fehring—Rapsenstein—St. Anna bis zur jugoslawischen Grenze, ein überaus wichtiges und stark bevölkertes Gebiet, muß sich mit zwei Postverbindungen in der Woche begnügen. Die Postverbindung von Weiz—St. Kathrein nach Offenegg, einem Gebirgsdorfe, findet gar nur

einmal in der Woche statt. Ich möchte den Herrn Generalpostdirektor, der im Hause anwesend ist, bitten, sich dieser Sache anzunehmen, damit die Verhältnisse gebessert werden. Außerdem lege ich dem hohen Hause eine Resolution vor, um deren Annahme ich bitte. Sie lautet *(liest)*:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Postverhältnissen am Lande erhöhtes Augenmerk zuzuwenden und die nötigen Mittel bereitzustellen, daß deren Verbesserung ermöglicht wird.“

Die vorstehende Entschliebung ist gehörig gezeichnet und wird zur Verhandlung gestellt.

**Sever:** Hohes Haus! Gestatten Sie in erster Linie folgendes festzustellen: Es freut uns, daß wir heute endlich einmal vernommen haben, welches Programm die großdeutsche Partei hat. Der Herr Abgeordnete Klimann war so freundlich, hier als Vertreter des Zehnstundentages aufzutreten, mit der Begründung, daß dadurch die materielle Lage der Arbeiterschaft gehoben werden kann; er war so freundlich, uns als Großdeutscher zu erklären, daß er für die Lebensmittelzölle ist. Jedenfalls soll dadurch die Lage der Bundesangestellten gehoben werden. Wir haben bis jetzt geglaubt, daß die Herren andere Interessen haben. Nach der Rede des Herrn Abg. Klimann können wir feststellen, daß die Herren mit aller Macht gegen den Achtstundentag arbeiten und sich mit aller Macht für die Lebensmittelzölle einsetzen. Dies war notwendig, hier festzuhalten.

Ich habe mich bei diesem Kapitel zum Worte gemeldet, weil mir im Budget des Herrn Ministers eine Post abgeht, die Post für den Betrieb der staatlichen Bundesfahrwerke. Diese Post war während mehrerer Jahre im Budget enthalten, während sie heuer in demselben nicht mehr aufscheint. Die Regierung ist nämlich damit beschäftigt, Betriebe, die sich nicht selbst erhalten können und keinen Gewinn abwerfen, abzustößen, und sie geht in dieser Beziehung oft in einer Art und Weise vor, die nicht immer im Interesse der Bevölkerung oder des Staates gelegen ist. Hier handelt es sich um die Abstoßung eines Betriebes, der dem Staat kein Geld gekostet hatte, sondern im Gegenteil noch einen Reingewinn abgeworfen hat. Aus dem Bundesvoranschlage ist zu ersehen, daß der Gewinn dieses Betriebes im Jahre 1922 131 Millionen betragen hat, und vom Finanzminister haben wir gehört, daß dieser Betrieb auch im Jahre 1923 mit Gewinn gearbeitet hat.

Ich will mit einigen Worten die Entstehungsgeschichte dieses Betriebes besprechen. Der staatliche Fuhrwerksbetrieb wurde nach dem Zusammenbruch durch eine Anzahl von Offizieren und Mannschafspersonen, Trainkutschern, gegründet. Die Leute haben sich zusammengetan, um aus dem Zusammenbruche zu retten, was nur möglich war. Sie haben in der



Traktasferne in Meidling ein Fuhrwerksdepot errichtet, haben dort kleine Huzulenpferde eingestellt und aus dem dort vorhandenen Wagenpark eine Anzahl landesüblicher, noch brauchbarer Fuhrwerke herausgesucht, einerseits um sich eine neue Existenz zu gründen, anderseits um dem Staat von diesem Material so viel wie möglich zu retten. Dieser kleine, im Jahre 1918 gegründete Fuhrwerksbetrieb hat durch eigenen Fleiß und eigene Arbeit die kleinen Huzulenpferde vollständig abstoßen können, es konnten 80 schwere Pferde und ein vollständig neuer Wagenpark gekauft werden; neben den Einnahmen wurde der kleine Beitrag, den der Staat nicht geschenktweise, sondern leihweise zur Verfügung gestellt hatte, dazu verwendet. Ganz Wien mußte von diesem Betriebe sagen, daß er erstklassig geführt wird; die Offiziere arbeiteten als Beamte, aber auch die Arbeiter und Kutscher leisteten erstklassige, verlässliche Arbeit.

Wenn ich nun einige Zahlen aus der Gebarung dieses Betriebes im vorigen Jahre nenne, so tue ich es nur zu dem Zwecke, um zu zeigen, daß dieser Betrieb wahrlich ein anderes Ende verdient hätte, als kurzerhand abgebaut zu werden. Aus der Abrechnung, die dem Bunde im vorigen Jahre vorgelegt wurde, geht hervor, daß von der bewilligten Summe von 2.908.000.000 K tatsächlich nur 2.455.000.000 K kassenmäßig ausgegeben wurden, so daß 452.000.000 K von dem Gelde, das die Regierung selbst diesem Betrieb zur Verfügung gestellt hat, erspart worden sind. In dieser Ausgabensumme sind sämtliche mit dem Betrieb zusammenhängende Aufwendungen, also Personal- und Sachaufwand einschließlich einer Raufuttermittelvorräte enthalten, nur eines ist nicht inbegriffen, das ist die Gelbabfuhr an das Bundesministerium für Handel und Verkehr im Betrage von 330.000.000 K. Sonst sind alle Ausgaben in diesem Betrage enthalten; nur das, was man dem Ministerium abgeliefert hat, hat man nicht unter die Ausgaben eingestellt, sondern darüber eine selbständige Aufstellung gemacht. Wir finden nun, daß der Kassenüberschuß mit Ende November des vorigen Jahres 283.000.000 K ausgemacht hat, ein Gewinn, der der Regierung und dem Staate zugute kommt. Man muß infolgedessen sagen, daß die Regierung keine Ursache hat, diesen Betrieb einer Auflösung zuzuführen. Im Jahre 1922 ist zum ersten Male im Finanzausschuß der Vorschlag der Auflösung gemacht worden. Wir haben damals mit dem Herrn Handelsminister Kraft gesprochen und er hat sich damit einverstanden erklärt, daß ein Resolutionsantrag des Inhaltes, daß der Bundesfuhrwerksbetrieb so lange aufrecht erhalten werde, als er sich selbst erhält, im Finanzausschuß von der Mehrheit angenommen werde, um ins Haus zu gelangen. Dieser Resolutionsantrag ist auch hier im Nationalrat von der

Mehrheit angenommen worden. Als im Jahre 1923 das Wiederaufbaugesetz im Finanz- und Budgetausschuß verhandelt wurde, wurde der Vorschlag der Auflösung neuerdings gebracht. Es ist aber wieder gelungen, die Auflösung hintanzuhalten, so lange, als sich der Betrieb selbst erhalte. Neuer nun, als der Bundesvoranschlag erschien, fanden wir, daß im Kapitel „Handel und Verkehr“ der Fuhrwerksbetrieb klanglos verschwunden ist; ohne daß irgend jemand früher etwas erfahren hätte, wurde die Post nicht mehr aufgenommen und man muß schon fragen, was die eigentliche Ursache der Auflösung dieses so nützlichen Betriebes ist. Es wurde uns gesagt: Höhere Gewalt verlangt die Auflösung. Die höhere Gewalt ist der Herr Ersparungskommissär Hornik. Wir haben gedacht, daß der Ersparungskommissär ernannt wurde, um Ersparnisse zu machen, nicht jedoch dazu berufen wurde, um Betriebe abzubauen, die dem Staate Gewinn bringen. Der Staat hat durch den Betrieb nicht nur Geldgewinn, sondern auch dadurch, daß der staatliche Fuhrwerksbetrieb alles Fuhrwerk, das der Staat braucht — und das ist nicht zu wenig, es sind die Fuhrwerke, die die Tabakfabriken, die Theater und andere Betriebe des Bundes brauchen —, zum halben Preise zur Verfügung gestellt hat, so daß der Gewinn eigentlich noch einmal so hoch wäre, wenn die Regierung diesem Betriebe die vollen Kosten bezahlt hätte. Es kann also nicht davon gesprochen werden, daß der Herr Ersparungskommissär aus dem Titel „Ersparnisse“ ein Recht gehabt hätte, hier abzubauen.

Wir sind der Sache nachgegangen und haben gefunden, daß eine andere Ursache vorhanden ist als die angebliche Ersparnis, die durch die Einstellung dieses Betriebes gemacht werden soll. Die eigentliche Ursache für die Auflösung des Bundesfuhrwerksbetriebes ist darin gelegen, daß sich Herren der christlichsozialen Partei hinter den Herrn Hornik gestellt haben, um ihn zur Auflösung dieses Betriebes zu zwingen. Die christlichsozialen Großfuhrwerker haben in diesem staatlichen Fuhrwerksbetrieb eine Konkurrenz gesehen und die Herren Abg. Heintl und Partik haben ihnen versprochen, alles daranzusetzen, daß dieser Betrieb abgebaut werde. Die Versprechungen sind sogar so weit gegangen, daß das Material, das Inventar dieses Betriebes, nicht vielleicht einer anderen Gesellschaft gegeben werden soll, die eventuell den Betrieb in seiner Gänze wieder aufleben lassen könnte, sondern daß das Pferdmaterial, das Wagenmaterial und alles andere, was zu einem Fuhrwerksbetrieb notwendig ist, an die Großfuhrwerker aufgeteilt werden soll. Natürlich, meine Herren, Sie sind doch die Gewerbetreibenden, Sie sind doch diejenigen, die glauben, das Gewerbe auch dann retten zu sollen, wenn es auf Kosten des Staates und der Bevölkerung geht. Wir haben also



gesehen, daß die Herren alles darangelegt haben, daß dieser staatliche Fuhrwerksbetrieb endlich aufgelöst wird. Wir haben den Herrn Minister gefragt, ob der Weiterführung dieses Betriebes irgend etwas entgegensteht. Der Herr Minister hat uns damals erklärt, er habe eine Kontrolle vornehmen lassen — ich glaube, sie war während der Verhandlungen des Budgets im Ausschusse noch nicht beendet —, aber er mußte damals schon zugeben, daß der Betrieb glänzend geführt, daß gar nichts gegen ihn einzuwenden ist. Der Betrieb muß trotzdem aufgelöst werden, weil sonst ein paar Großfuhrwerfer in Wien weniger Geschäfte machen würden oder vielleicht gar für ihre Fuhrn niedrigere Preise verlangen müßten. Die Herren erblickten in dem staatlichen Fuhrwerksbetrieb in Meidling einen Konkurrenten, der weg muß, wenn auch dem Staate dadurch ein Schaden erwächst. Wir haben auch heute wieder einen Antrag gestellt, der folgendermaßen lautet (liest):

„Die Budgetpost „Bundesfuhrwerksbetrieb“ ist beim Kapitel Betriebe in der Höhe der Summe der letzten Jahre einzustellen und ist dieser Betrieb so lange aufrechtzuerhalten, als er sich selbst erhält.“

Es ist bereits derselbe Resolutionsantrag, den Sie im vergangenen Jahre mit uns angenommen haben. Seit der Zeit hat sich in der Sache nichts geändert; es ist höchstens die Änderung zu verzeichnen, daß der Betrieb besser geworden ist, daß die Menschen, die ihn übernommen haben — ob Offiziere, ob Mannschafspersonen —, noch mehr Mühe angewendet haben, ihn klaglos zu führen, daß das Pferdmaterial besser ist, daß der Wagenpark ein guter ist. Der Staat kann keinerlei Klage gegen die G. b. a. v. vorbringen. Die Verhältnisse haben sich verbessert, auch insofern, als der Staat wirklich Ersparungen an Fuhrwerkspesen dadurch gehabt hat. Ich möchte den Herrn Minister für Handel bitten, uns zu sagen, wie er sich zur Frage der Aufrechterhaltung dieses Betriebes stellt, ob er selbst glaubt, daß es eine unbedingte Notwendigkeit ist, daß derselbe aufgelöst und das Material verkauft werde, oder ob er nicht als Ressortminister alles daransetzen müßte, um sich diesen Betrieb zu erhalten, weil dessen Gewinn seinem Ressort zufließt. Ich glaube, meine Herren, daß Sie, wenn Sie dieselbe Haltung einnehmen wollen wie im vergangenen Jahre, nicht anders können, als für unseren Resolutionsantrag zu stimmen. Ich glaube nicht, daß Sie sich dazu hergeben werden, einigen Wählern zuliebe ein Staatsinteresse aufzugeben. Ich kann es nicht glauben, daß Sie wirklich, weil einige Herren Ihrer Partei, die glauben, die patentierten Gewerbetreibenden zu sein, den Großfuhrwerkern Versprechungen gemacht haben, sich heute so weit prostituieren, daß Sie den Herren zuliebe das veressen, was Sie im ver-

gangenen Jahre hier zugestanden haben. (Beifall. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Dr. Dinghofer den Vorsitz übernommen.)

**Vizl:** Hohes Haus! Das größte Schmerzenskind in unserem Budget war sicherlich die Eisenbahnverwaltung, die schon infolge der territorialen Lage bei uns nicht aktiv werden kann und die andererseits infolge des Friedensvertrages damit belastet ist, daß sie eigentlich im Dienste jener Staaten steht, die uns seinerzeit im Kriege befehdet haben. Es ist infolgedessen nicht daran zu denken, daß die Eisenbahnen aktiv werden können. Gewiß, es hat sich in letzter Zeit die Bilanz bedeutend gebessert und die Bewohner unseres Bundesgebietes, die an der Hauptstrecke ihren Wohnsitz haben, mögen auch zum Teile mit der neuen, sogenannten kaufmännischen Führung zufrieden sein. Weniger zufrieden muß jene Bevölkerung sein, die an den schwächer bedachten Seitenlinien wohnt.

Ich habe es mir zur Aufgabe gestellt, über ein Gebiet hier zu sprechen, wo die Eisenbahnverhältnisse wohl die unangenehmsten sind, die man sich vorstellen kann. Es ist dies die Bahnverbindung zwischen Wels und Simbach, beziehungsweise Neumarkt-Kallham nach Simbach. Es wurde uns vor zirka zwei Jahren die Hoffnung gemacht, daß auf der Strecke Wels—Passau, die bereits einen entsprechend gebauten Bahnkörper aufweist, ein zweites Geleise gelegt und der den Verhältnissen schon lange nicht mehr angepaßte Bahnhof Neumarkt-Kallham umgebaut würde. Wir haben uns gefreut, daß endlich die Zeit kommen soll, wo auch wir in Oberösterreich, die wir nächst der bayerischen Grenze beheimatet sind, uns sagen können, daß wir nicht als Staatsbürger zweiter Güte behandelt werden.

Auf einmal, als das Sanierungswerk kam, hat man gefunden, daß es gut sei, nicht in der Heimat nach einem Fachmanne zu suchen, sondern in die Ferne zu eilen. Damals scheint die Regierung überhaupt ihr Sprichwörterbuch verloren zu haben, sonst hätte sie nicht vergessen, daß das Gute oft in der Nähe liegt und man es nicht in der Ferne suchen muß. In unserer Eisenbahnverwaltung war offenbar kein Fachmann zu finden, der, wenn er auch in der Eisenbahnregie aufgewachsen ist, die Mängel zum Teile hätte beheben können, der sie mindestens ebenförmig erkannt hätte, wie der Engländer Actworth es hätte tun können. Nun, mag sich dieser Mann auch mit aller Mühe dem Studium unserer Bahnen unterzogen haben, das will ich nicht bestreiten, ob es ihm aber möglich war, das Wesen unserer Bahnen zu studieren, ist eine Frage für sich. Wir Innviertler sagen uns, daß die Verbesserungen, die durch den kaufmännischen Betrieb im Bahnwesen eingetreten sind, für uns null und nichtig waren, daß wir heute eigentlich schlechter daran sind, als früher. Das zweite Geleise wurde auf Anraten des



Herrn Adworth nicht gebaut. Der Bahnhof in Neumarkt-Kallham steht mit seiner Fünferklassifikationsnote „Ungenügend“ heute noch auf demselben Platz und wird nicht gebaut. Dafür aber hat dieser Herr den kaufmännischen Betrieb angeraten. Wir waren damit sehr einverstanden, weil wir uns sagten, wenn das Defizit verschwindet, dann ist dies nur im Interesse des Bundes gelegen, und wir hofften, daß der kaufmännische Betrieb tatsächlich so ausschauen werde wie bei einem Kaufmann, der einen klauen Geschäftsgang zu verzeichnen hat und sich nun bemüht, ihn zu verbessern. Es würde aber niemand begreifen, wenn dieser Kaufmann herginge und die schlechtesten Waren in sein Schaufenster stellte, oder vielleicht die zu seinem Geschäft führende Doppeltür verschließen und an ihre Stelle eine einteilige Tür setzen würde. So ähnlich wurde aber der kaufmännische Betrieb bei unseren Bahnen auf der Strecke Wels—Simbach durchgeführt. Wir haben dort heute nicht allein darüber sehr zu klagen, daß wir auf dieser kurzen Strecke von Braunau bis Linz bedeutend länger fahren, als von Linz nach Wien, das ginge immerhin noch an, obwohl es uns unbegreiflich ist, daß so lange Aufenthaltszeiten wie zum Beispiel in Neumarkt und Wels unvermeidlich sind. Was jedoch den Betrieb als solchen anbelangt, so können wir ihm nicht im mindesten das Zeugnis eines kaufmännischen Betriebes ausstellen, weil man auf dieser Strecke Waggons führt, die sozusagen aus der Kumpfkammer hervorgeholt wurden. Die Waggons dritter Klasse dienen hauptsächlich dazu, um in kurzer Zeit die Weinkleider abzunutzen, und von den Waggons zweiter Klasse zu sprechen, halte ich für überflüssig. Wer Gelegenheit hat, zu sehen, welch altertümliches Material dort in Verkehr gesetzt wurde, mag sich selbst davon überzeugen, daß man eigentlich nicht schildern kann, wie mies die Zustände dort sind.

Das Innviertel, dieser gesegnete Teil des Landes Oberösterreich, ist ja auch den Herren aus Wien während der Hungerperiode, als die Lebensmittel sehr knapp waren, nicht unbekannt geblieben. Es sind sicherlich viele dorthin gewandert und haben gefunden, es sei ein Eldorado, eine unerschöpfliche Quelle von Lebensmitteln. Das ist hauptsächlich auf den Fleiß und die Arbeitsfreudigkeit der Bewohner zurückzuführen, nicht vielleicht darauf, daß die Natur dort einen so ausgezeichneten Boden geschaffen hätte. Aber es lebt dort ein Volk, das sich rührt und das vielleicht infolge der Nähe der deutschen Grenze auch manches herübergewonnen hat, was das modern wirtschaftende Deutschland einfuhrte. Gerade dieses Innviertel, das man damals sozusagen mit goldenen Lettern in die Geschichte unseres Ernährungswezens einschrieb, wird heute am allerstiefmütterlichsten in bahntechnischer Hinsicht behandelt. Es ist bekannt, daß bei Einführung des

kaufmännischen Betriebes unsere Bahnen in die Hände eines Verwaltungsrates, hauptsächlich des Herrn Präsidenten Günther übergegangen sind und daher der Herr Minister für Handel, wenn er hier wäre, vielleicht nur ein mitleidiges Lächeln haben und sagen würde: Ich kann halt auch nichts machen, ich kann nicht helfen. Da möchte ich schon ersuchen, denjenigen, der helfen kann, in dieses Haus zu bringen, damit er hört, daß wir uns zwar, wie wir sehr gut wissen, nicht selbst helfen können, aber hier offen und laut erklären, daß wir uns das nicht ruhig gefallen lassen können, daß man die Bevölkerung unseres Innviertels als eine Bevölkungs-schicht zweiter und dritter Kategorie behandelt.

Das Wagenmaterial allein, von dem ich gesprochen habe, würde eine Kritik ermöglichen, die viel Zeit in Anspruch nehmen müßte. Es ist aber nicht das allein, wenn Sie in den Bahnhöfen die Anstands-orte betreten, werden Sie finden, daß Sie schon, ich möchte sagen, fast lebensgefährlich geworden sind. Ich behaupte nicht etwa, daß in meiner Heimat gerade eine Menge von Musterwirtschaften bestehen, aber das eine kann ich sagen, daß ein Schweinestall bei einem Bauern dort nicht so ausschaut, wie zum Beispiel der Anstandsort in der Station Neumarkt-Kallham. Wenn Sie dort in einer Regenperiode, wie sie jetzt war, hineingehen, müssen Sie Röhrenstiefel anziehen, wenn Sie Ihre Schnürschuhe nicht voll Wasser bekommen wollen. Es ist ein trauriges Zeichen, daß man so an diese Strecke vergessen hat, eine Strecke, wo einst der Orientexpresszug verkehrte, weil die Verbindung Linz—München um 45 Kilometer auf dieser Strecke kürzer ist, als die Verbindung über Salzburg.

Andererseits scheint man ganz zu vergessen oder gar nicht zu beachten, daß die Strecke bis Haibing bereits zweigleisig ist und daß die nächste Station oberhalb Haibing Bad Schallerbach ist, ein Kurort, der heute schon Weltruf genießt und eine große Zukunft hat, ein Bad, von dessen Güte behauptet wird, daß es die Güte anderer vorzüglicher Bäder übertreffe. Es wäre wohl ein leichtes, diese Strecke zumindest bis Neumarkt-Kallham zweigleisig zu machen und dadurch diesem Badeort, der eine große Zukunft hat, entgegenzukommen. Weil das aber bei uns draußen in Oberösterreich ist, dürfte es wohl den Herren nicht dafür stehen, dort etwas zu machen.

Sie finden heute bei den Haltestellen Aufschriften, die vollkommen unleserlich geworden sind, und wenn Sie das Ausrufen des Kondukteurs, zum Beispiel infolge eines Sturmwindes, überhören, wissen Sie, wenn Sie die Strecke nicht auswendig kennen, überhaupt nicht, wo Sie sind, weil die Aufschriften nicht zu entziffern sind. Wir haben im vorigen Jahre mit Freude konstatiert, daß man endlich wieder einen Schnellzug auf dieser Linie eingeführt



hat; man hat ihn aber bald wieder abgebaut, und zwar mit der Begründung, daß er sich nicht rentiert habe und daß zu viel Regiekarten verwendet worden seien. Mir scheint, in dieser Beziehung stehen noch viele Beamte auf dem Standpunkte, daß die Regiekarten ein Geschenk der Bundesbahnverwaltung sind. Ich habe gestern oder vorgestern gefragt, ob wir heuer wieder diesen Schnellzug bekommen werden. Die Antwort lautete verneinend; wir können uns eben auch ohne Schnellzug behelfen, die Fahrt wird halt länger dauern.

Interessant ist uns auch erschienen, daß bei dem kaufmännischen Betriebe der Personalabbau sofort in der Weise durchgeführt wurde, daß man gerade die besten und erfahrensten Männer in den besten Jahren abgebaut hat. Als wir in Oberösterreich uns über den Abbau verschiedener Persönlichkeiten, die kaum 30 Dienstjahre hatten, beschwert hatten, haben wir die Auskunft erhalten: An deren Stelle wären die Ersatzkräfte von der Nordwestbahn anzusprechen. Daß wir darüber nicht gerade freudig überrascht waren, ist klar. Andererseits bedauern wir, daß der Abbau, obwohl gerade in der Zeit des Umsturzes der Eisenbahnverkehr sehr wacklig war. . . (*Heitzinger: Sie haben früher am meisten geschimpft, daß zu viel Beamte sind, und jetzt ist Ihnen der Abbau nicht recht!*) Bitte, wir haben den Abbau nicht direkt verlangt und haben nicht darüber geschimpft, aber wir haben den Abbau so verstanden, daß man die weniger tüchtigen und fähigen Leute abbaut, und haben infolgedessen nicht begriffen, daß man gerade die Leute abgebaut hat, die sich in den Tagen des Umsturzes bewährt haben, wo es notwendig war, mit Energie und Umsicht durchzuhalten, daß man gerade die Leute abgebaut hat, die damals eigentlich die Grundlage zur Aufrechterhaltung der Ordnung geschaffen haben.

Man hat nicht nur die Bahnwächter abgebaut, sondern man hat auch Haltestellen abgebaut. Bei diesem Abbau der Haltestellen ist so manches vorgekommen, was den Laien unbegreiflich erscheinen muß. Der Markt Muroldmünster ist einer der schönsten Märkte Oberösterreichs und besitzt mitten im Ort eine Haltestelle. Diese Haltestelle wurde abgebaut. Man hat sich dafür eingesetzt, daß sie wieder aufgerichtet werde, daß die Züge wieder dort halten sollen, es wurde aber bedeutet, daß das Anhalten der Züge sonndso viel kostet und daß es nicht dafürsteht, weil diese Haltestelle ja ohnehin in 15 bis 20 Minuten vom Bahnhof Muroldmünster zu erreichen ist. Daß die Gewerbetreibenden in diesem Markt durch die Auflassung dieser Haltestelle einen ungeheuren Schaden erlitten haben, scheint nicht in die Waagschale gefallen zu sein. Man macht den Gewerbetreibenden ohnedies das Leben recht sauer, und obwohl es nur ein Entgegenkommen seitens der Eisenbahnverwaltung

gewesen wäre, diese Haltestelle wieder ins Leben zu rufen, ist es trotzdem unterblieben. Ich habe mich an das Bundesministerium für Handel und Verkehr gewendet, es war aber leider nicht zu erreichen, daß diese Haltestelle wieder errichtet wird. Wenn Sie dafür die Strecke Steindorf—Simbach befahren, wird es Ihnen auffallen, daß in Munderfing die Haltestelle und der Bahnhof so nahe beisammen sind, daß der Zug, kaum daß er ins Fahren geraten ist, schon wieder bremsen muß. Da ist eine Haltestelle und nicht einmal ganze 700 Meter von der Haltestelle entfernt ist der Bahnhof Munderfing. Was eigentlich vom Standpunkt des kaufmännischen Betriebes dafür gesprochen hat, daß diese Haltestelle heute noch besteht, ist mir ein Rätsel, es müßte denn sein, daß man deswegen, weil dort ein semitischer Großindustrieller seinen Wohnsitz hat, diesem zuliebe die Haltestelle belassen hat. Trotzdem, wie man sagt, das Anhalten eines Zuges 50.000 K und noch mehr kostet, bringt man diesem Herrn zuliebe die vier Zugspare, die dort verkehren, zum Stehen, und es wird ihm zuliebe die Haltestelle aufrechterhalten.

Ein nicht minder bedauernswerter Zustand ist der Zustand unseres Post-, Telegraphen- und Telephonwesens draußen auf dem Lande. Daß hier die Wiener zum Teil nur mitleidig lächeln, ist vollkommen begreiflich. Sie wissen nicht, wie es da draußen bestellt ist. Wir sind auf dem Lande draußen weit zurück gegen die Errungenschaften, die wir vor dem Krieg und zum Teil auch nach dem Kriege gehabt haben. Heute sind wir so weit, daß, wie schon Kollege Luttenberger gesagt hat, nicht nur in Steiermark, sondern auch in Oberösterreich in vielen Orten die Postzustellung wöchentlich nur zweimal erfolgt und daß die Austräger der Briefe nicht mehr Angestellte, sondern Schulkinder sind, wie das eben früher der Fall war, so daß Briefe wiederholt in Verlust geraten sind.

Andererseits haben wir auch vom Telephon und teilweise auch vom Telegraphen sehr wenig Nutzen, weil die Amtsstunden so kurz bemessen sind und weil man in den meisten kleineren Orten überhaupt nur in den Vormittagsstunden telephonieren kann und es nur eine Gefälligkeit des dortigen Postbeamten ist, wenn er nachmittags ein Gespräch aufnimmt. Die Arbeitsstunden wurden gekürzt, sie dauern nur bis 12 Uhr und wenn Sie nachmittags von 2 bis 6 Uhr telegraphieren wollen, können Sie das nicht. So wurde eine Errungenschaft, die wir früher gehabt haben, mit in den Abbau hineingezogen. Daß wir uns von dieser Stelle aus wehren müssen, muß jedem klar sein, denn hier ist die Stelle, wo die Leiden des Volkes von ihren Vertretern vorgebracht werden müssen, und deswegen habe auch ich dies getan. Ich bringe keinen Resolutionsantrag ein, ich habe leider auch nicht



das Vergnügen, den Herrn Minister hier zu sehen und es ihm persönlich zu sagen, aber ich betone nochmals, daß die Regierung, respektive das Verkehrsministerium doch einsehen muß, daß solche Zustände auf die Dauer nicht haltbar sind und eine kaufmännische Eisenbahnverwaltung auch die Zuvviertler als Staatsbürger derselben Güte behandeln muß wie die andern. *(Beifall.)*

**Sailer:** Hohes Haus! Der Herr Abg. Lutzenberger hat vorhin über die schlechten Straßen in der Oststeiermark gesprochen. Ich will nicht darüber reden, daß ja der Herr Abg. Lutzenberger als Mitglied der Regierungspartei Gelegenheit hat, seinen Einfluß in der Fraktion dahin geltend zu machen, daß auf diesem Gebiete eine Besserung eintrete, sondern ich möchte nur das eine sagen: wenn schon der Herr Lutzenberger Ursache hat, über das schlechte Straßenwesen in der Oststeiermark Klage zu führen, so kann man sich beiläufig ein Bild davon machen, wie die Sache im Burgenland aussieht. Die Oststeiermark ist ja immerhin der Bestandteil eines Landes, das finanziell bedeutend kräftiger ist als das Burgenland; Steiermark ist ein Bundesland, das zum alten Österreich gehört hat; Burgenland ist Westungarn, ehemals ungarisches Gebiet, und wir alle wissen, wie die Ungarn zum Teil systematisch dieses Westungarn auf allen Gebieten vernachlässigt haben. Wenn man in der Oststeiermark Straßen hat, die ungangbar sind, so können Sie überzeugt sein, daß es östlich der Landesgrenzen Straßen gibt, die überhaupt unpassierbar sind, die man besonders im Winter und Frühjahr nur passieren kann, wenn man mit einem Kahn ausgerüstet ist; Straßen, die so beschaffen sind, daß Roß und Reiter auf Nimmerwiederschen versinken. *(Heiterkeit.)*

Das Straßenwesen im Burgenland ist auch nach der Richtung zu kritisieren, daß durch die Grenzfürhrung manche Orte heute überhaupt keine Verbindung haben, denn Teile ihrer Straßen liegen auf ungarischem Gebiet.

Anlässlich der vorjährigen Budgetdebatte hat der Redner unserer Partei den Antrag gestellt, einen größeren Teil der Straßen des Burgenlandes als Bundesstraßen zu deklarieren. Wir haben nämlich die Eigentümlichkeit zu konstatieren, daß, solange das Burgenland zu Ungarn gehört hat, 206 Kilometer Straßenzüge als Staatsstraßen behandelt wurden, während nach dem Entwurf der Bundesregierung nur 150 Kilometer als Bundesstraßen behandelt wurden. Die österreichische Regierung hat also einen bedeutend geringeren Teil als Bundesstraßen übernommen. Die Anträge, die voriges Jahr gestellt wurden, eine Reihe von Straßen als Bundesstraßen zu übernehmen, wurden abgelehnt. Es wird uns nichts anderes übrig bleiben, als das Burgenland in bezug auf die Straßen, Eisenbahnen, Schulen, kurzum auf allen

Gebieten doch etwas anders zu behandeln als irgendein anderes Bundesland, zum Beispiel Steiermark, Oberösterreich oder Kärnten. Das Burgenland ist von den Magyaren vollständig ausgeplündert, es ist nach jeder Richtung hin vernachlässigt worden. Dieses Land müßte von der Bundesregierung anders behandelt werden; mit dem Burgenland müßte eine Ausnahme gemacht werden. Es müßte für Zwecke des notwendigsten Ausbaues ein größerer Betrag dem Lande überwiesen werden. Wir werden uns im Laufe der Budgetberatung noch mit einem Antrage beschäftigen, der da Abhilfe schaffen muß und, wenn er angenommen werden wird, beitragen wird, das Straßenwesen zu fördern, respektive Zuschüsse aus Bundesmitteln für die Straßenpflege zu erhalten.

Was das Kapitel „Eisenbahnen“ anbelangt, so kann konstatiert werden, daß endlich ein Projekt, das ist die Bahnverbindung zwischen Friedberg und Pinkafeld, realisiert, respektive in Bau vergeben wurde. Das Burgenland hat dazu acht Milliarden Kronen beigetragen, die Interessenten zwei Milliarden, so daß das Finanzministerium endlich die Bauvorschriftung vorgenommen hat und mit dem Bau tatsächlich begonnen werden kann. Damit wird einer der größten Bezirke des Burgenlandes, der bis jetzt auch nur über Ungarn zu erreichen war, der Oberwarther Bezirk, der vom ganzen Burgenlande die stärkste Industrie aufzuweisen hat und auch reich an Bodenprodukten ist, für das Hinterland, also für das übrige österreichische Gebiet, erschlossen. Jahrelang wurde um diese Bahnverbindung, die nur 13 bis 14 Kilometer lang ist, gekämpft. Es handelt sich aber nicht nur um die direkte Bahnverbindung mit dem Oberwarther Bezirk, auch der Pullendorfer und Güssinger Bezirk im Burgenlande können heute nur über Ungarn erreicht werden. Wenn man in den Pullendorfer Bezirk will, so muß man über Ödenburg, also über ungarisches Gebiet fahren, in den Güssinger Bezirk über Steinamanger. Man braucht also Paß und Visum, man hat Schwierigkeiten mit dem Versand von Waren, und es ist immer eine unangenehme Sache, wegen Erreichung eines Ortes im mittleren oder südlichen Burgenland Scherereien ausgefetzt zu sein, als wenn es sich um eine große Auslandsreise handeln würde, ganz abgesehen, daß dies ja alles auch Geld kostet. Jedenfalls ist es schwierig, nur über ausländisches Gebiet das eigene Land erreichen zu können, und ich möchte deshalb die Bundesregierung, respektive den Herrn Minister bitten, nachdem das eine Projekt jetzt endlich ausgeführt wird, auch den anderen Projekten ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Ich habe im Budgetausschusse über diese Projekte schon gesprochen, und der Herr Minister war so liebenswürdig, mir auf meine damalige Rede zu antworten.



Was die beiden Bahnbauten im Pullendorfer und Güssinger Bezirk anbelangt, so hat der Herr Bundesminister folgendes gesagt (*liest*): „In welchem Maße Bundesmittel nach Vollendung des Bahnbaues Friedberg—Pinkafeld zur Verwirklichung der weiterhin dringendsten burgenländischen Projekte bereitgestellt werden können, wird von der Entwicklung der bundesfinanziellen Lage abhängen. Gegenwärtig ist der Regierung im Interesse des Sanierungswerkes jedenfalls größte Zurückhaltung geboten, weshalb auch die Aufstellung der noch fehlenden Detailprojekte für die Linie Leibing—Aspangbahn und Fürstenfeld—Güssing nur im Falle einer sehr namhaften Beitragsleistung seitens der örtlichen Interessenten nach Fertigstellung der auf Bundeskosten aufgearbeiteten generellen Entwürfe durch Bundesorgane in Angriff genommen werden könnte.“

Ich möchte zu den Ausführungen des Herrn Ministers in bezug auf die beiden Bahnprojekte folgendes sagen: In erster Linie möchte ich bitten, daß mit der größten Beschleunigung an die Interessenten herangetreten wird — so wie beim Bahnbau Pinkafeld an die Gemeinden und an die industriellen Interessenten herangetreten wurde — damit auch mit diesen beiden Projekten rasch ein Anfang gemacht werden kann. Weiters möchte ich bitten, daß der Bund trotz der Zwangslage, in der er sich befindet, für den Ausbau des Bahnwesens im Burgenlande denn doch die notwendigen Mittel zur Verfügung stelle, damit der unhaltbare Zustand, daß eine direkte Kommunikation mit diesem Teile des Burgenlandes unmöglich ist, beseitigt wird. Der heutige Zustand ist nicht lange mehr aufrechtzuerhalten. Wenn ich heute in den Güssinger Bezirk hinein will, so kann ich, wenn ich Glück habe, von Burg an der Aspang das Auto benützen. Dieses verkehrt aber die längste Zeit des Frühjahrs und des Winters infolge der schlechten Straßen nicht, so daß ich von der österreichischen Grenze, von der Aspanglinie nach Güssing, also immerhin 40 Kilometer, absolut keine Kommunikationsmittel habe. Wie das den Handel und den ganzen Verkehr schädigt, brauche ich den Herren hier im Hause natürlich nicht länger auseinanderzusetzen. Dasselbe gilt auch für den Oberwarther Bezirk. Dort haben wir einen Automobilverkehr von Friedberg bis Pinkafeld, der auch im Winter, infolge der wirklich außerordentlich schlechten Straße, die von Pinkau nach Pinkafeld führt, die längste Zeit eingestellt gewesen ist. Ich würde also bitten, daß anlässlich der Beratung über das Kapitel „Handel und Verkehrswesen“ die Regierung dem Ausbau dieser beiden so wichtigen Bahnlinien weiterhin erhöhte Aufmerksamkeit schenke und uns die entsprechenden Mittel zur Verfügung stelle. Damit wäre dann wenigstens der Güssinger Bezirk, der Pullendorfer und der Oberwarther Bezirk mit dem übrigen Mutter-

lande verbunden und man müßte nicht, wenn man in diesen Bezirk hinunter will, entweder einen Wagen nehmen und ungeheuer viel Geld ausgeben oder über ausländisches Gebiet fahren. Der Herr Minister hat in diesem Antwortschreiben gesagt, daß es zweckmäßig wäre, zuerst diese Bahnlinien auszubauen und erst dann an den Plan heranzutreten, die Bahnen, die im Burgenland ausgebaut wurden, durch eine Nord-Südverbindung miteinander zu verbinden. Wir stimmen ihm da vollständig bei. Das ist ein Plan, der erst realisiert werden kann, bis die ersten Pläne verwirklicht sind. Aber ich bin überzeugt, daß auch dieser Plan zur Ausführung kommen muß.

Eine weitere Beschwerde hätte ich heute über die Seeuferbahn. Ich habe seinerzeit im Budgetausschuß kritisiert, daß die Bahn dem ungarischen Staate zurückgegeben wurde, und habe verlangt, daß die Rückgabe wieder rückgängig gemacht werde. Nunmehr hat sich auch der burgenländische Landtag mit dieser Frage der Rückgabe beschäftigt und es wurde in der letzten Tagung desselben folgende Entschliebung angenommen (*liest*): „Die Bevölkerung der an der Seeuferbahn Pamhagen—Neusiedl am See gelegenen Gemeinden leidet in volkswirtschaftlicher Beziehung unter dem Drucke der daselbst bestehenden mißlichen Eisenbahnverkehrsverhältnisse und hat diese Bevölkerung den sehnlichsten Wunsch, daß die Betriebsführung der Seeuferbahn ehestens in Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen rückübergeben wird.“

Vorige Woche hat in der Landtagsitzung die Angelegenheit zur Diskussion gestanden. Ich bemerke, daß diese Entschliebung im burgenländischen Landtag einstimmig, mit den Stimmen aller Parteien, angenommen wurde. Der Herr Minister hat auf meine Kritik im Finanzausschuß folgendes erklärt (*liest*):

„Was endlich die Rückgabe des Betriebes der Neusiedler-Seebahn an die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn anbelangt, so wurde die Rückgabe des Betriebes der Seebahn, der anlässlich der Beisitznahme des Burgenlandes aus den damals gegebenen besonderen Rücksichten von der österreichischen Bundesbahnverwaltung übernommen wurde, an die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn als vertragmäßige Betriebsführerin der Seebahn an eine Reihe von Bedingungen geknüpft (Aufnahme zweier österreichischer Bundesbürger in den Verwaltungsrat der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, Errichtung einer Betriebsleitung in Österreich, Erwirkung österreichischer Konzessionen für die österreichischen Teilstrecken der Seebahn und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).“

Er sagt weiters (*liest*): „Da sämtliche Bedingungen erfüllt worden sind, wurde der Betrieb der



Seebahn mit 1. August 1923 der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn zurückgegeben.

Zu diesem Schritte hat sich die österreichische Bundesbahnverwaltung um so eher entschlossen, als die Betriebsführung der Seebahn sich für sie als sehr kostspielig erwiesen hat.

Angesichts der erwähnten mehrfachen Kautelen, die zur Wahrung des österreichischen Einflusses auf die Betriebsführung der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn geschaffen wurden, konnte gegen die Rückgabe des Betriebes der Neusiedler-Seebahn an die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um so weniger ein politisches Bedenken obwalten, als in der Geschäftsordnung für die österreichische Betriebsleitung überdies auch die Besetzung der österreichischen Linien dieser Gesellschaft mit österreichischen Bundesbürgern vorgeschrieben wurde und die ausschließliche Anwendung der deutschen Dienstsprache vorgesehen wurde und somit auch in dieser Hinsicht die gebotenen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind."

Das hat mir der Herr Minister auf meine Ausführungen im Finanz- und Budgetausschuß geantwortet, und ich möchte den Herrn Minister darauf aufmerksam machen, daß das nicht vollständig zutrifft. Vielleicht ist der Herr Minister so liebenswürdig und zieht die entsprechenden Erkundigungen ein und stellt die notwendigen Recherchen nach der Richtung an, ob es richtig ist, daß alle Angestellten dieser Eisenbahn auch tatsächlich österreichische Staatsbürger sind. Ich berufe mich auf die Ausführungen des Abg. Brugnatz im burgenländischen Landtag, der selbst Angestellter der Bahn, Stationschef in Parndorf, ist, der also die Verhältnisse bestimmt kennen muß und der mir mitgeteilt und auch im Landtage behauptet hat, daß heute noch eine ganze Reihe ungarischer Staatsbürger auf dieser Bahn beschäftigt ist. Wir bauen die Eisenbahner ab, 60.000 Bundesangestellte sind abgebaut worden, tausende Menschen haben keine Arbeit und wir beschäftigen auf Bahnen in Österreich ungarische Staatsbürger! Wenn man heute auf der Seerufbahn oder hinunter in den Pullendorfer Bezirk fährt, so hört man nichts als ungarisch sprechen. Man fühlt sich so, als wenn man in Ungarn auf der Bahn fahren würde: kein deutsches Wort hört man von den Bahnorganen. Sie scheinen also da unrichtig informiert worden zu sein, Herr Minister, und ich glaube, daß der Zustand beseitigt werden muß, daß auf österreichischem Gebiete sich Bahnen befinden, die unter ungarischer Verwaltung stehen, und bei denen Leute bedienstet sind, die ungarische Staatsbürger sind. Man muß nur die Verhältnisse im Burgenlande kennen: Es gibt da viele Menschen, die sich mit dem jetzigen Zustande, dem Anschluß an Österreich, noch nicht abgefunden haben. Da gibt es Pfarrer,

Notare, Geschäftsleute und sonstige Honoratioren, die heute noch ebenso magharisch denken und fühlen wie seinerzeit, als das Gebiet noch zu Ungarn gehört hat, und die alles unternehmen, um eventuell einen Zustand herbeizuführen, daß das Burgenland wieder an Ungarn heimfalle. Daß solche Einflüsse heute noch im Burgenlande vorhanden sind, ist und kann der Regierung nicht unbekannt sein, und ich halte es für besonders gefährlich, daß dieser Zustand noch verschärft wird, daß Leute auf den Bahnen beschäftigt sind, die nicht österreichisch denken und fühlen, nicht österreichische Staatsbürger und daher unter Umständen geneigt sind, mit den genannten Leuten gegen den österreichischen Staat zu konspirieren. Ich glaube, dieser Zustand müßte beseitigt werden. Es ist nicht richtig, daß, wie in dem Antwortschreiben, das mir der Herr Minister zukommen zu lassen so liebenswürdig war, gesagt wird, darauf gesehen wird, daß nur österreichische Bundesbürger angestellt werden und dort tätig sind und daß die deutsche Dienstsprache vorgesehen sei. Ich möchte daher bitten, daß einerseits dem Wunsche des burgenländischen Landtages, daß die Bahn wieder vollständig an Österreich zurückfalle, Rechnung getragen werde und daß der Herr Minister andererseits genau untersuche, ob das, was ich jetzt behauptet und was ich aus einwandfreier Quelle erfahren habe, richtig ist, und daß er daraus die nötigen Konsequenzen ziehe.

Ich möchte zum Schluß noch einen Wunsch vorbringen. Die burgenländische Arbeiterchaft ist hauptsächlich in Wien, im Wiener-Neustädter Industriebezirk und in Steiermark beschäftigt. Da gibt es Zimmerleute, Bauarbeiter und sonstige Arbeiter, die oft den ganzen Sommer über von ihrer Heimat weg sind und dann nach drei oder vier Monaten zu Weib und Kind heimkehren und einige Tage zu Hause bleiben. Die Frau führt zu Hause eine kleine Wirtschaft mit zwei bis drei Joch Grund, mitunter hat sie auch gar nichts. Die meisten Arbeiter, besonders die, die in Wien und im Wiener-Neustädter Becken beschäftigt sind, machen Freitag abends oder längstens Samstag mittags Feierabend und fahren dann hinunter in den Pullendorfer, Eisenstädter und Oberwarther Bezirk, um wenigstens einige Stunden bei Weib und Kind zu verbringen. Ich weiß nicht, ob der Herr Minister schon einmal Gelegenheit gehabt hat, sich diese Wanderungen anzusehen und so einen Zug zu benützen, der Samstag hinunter oder Sonntag heraus geht. Ich habe öfters Gelegenheit, diese Züge zu benützen. Wer diese Massenwanderungen zu beobachten Gelegenheit hat, wird sagen müssen, daß gerade der burgenländische Wanderarbeiter eines der bedauernswertesten Geschöpfe ist, viel bedauernswerter als der Arbeiter, der in der Nähe seiner Arbeitsstätte wohnt und täglich bei seinen Leuten sein kann.



Dazu kommt noch, daß, was ich jetzt durch einige Sonntage bemerken konnte — ich weiß nicht, ob da bei der Bahnverwaltung auf der Bahn, die über Ödenburg nach Güns durch den Pullendorfer Bezirk hinuntergeht, nicht auch der ungarische Einfluß maßgebend ist — das schlechteste Bahnmateriale für das Burgenland gut genug ist, daß die Wagen, die dort verkehren — die burgenländischen Abgeordneten müssen mir recht geben, wenn sie auch keine Sozialisten sind — ausrangierte Wagen sind, die auf keiner österreichischen Linie mehr verkehren; das älteste Material, das schon ins Museum gehört, wird ins Burgenland instradiert und dort dem Verkehr übergeben. Aber nicht nur das, es sind auch viel zu wenig Wagen dort. Die Leute fahren von Ober- und Unter-Pullendorf, von den Stationen St. Martin, Neuthal usw. herauf und es wird keine Rücksicht darauf genommen, ob sie auch Platz haben. In der brutalsten Weise werden sie behandelt, wie Heringe hineingepfercht, sie müssen auf den Plattformen stehen, obwohl sie diese Bahnfahrt wie jeder andere Passagier bezahlen müssen. Man denkt sich in die ärgste Zeit des Krieges zurückversetzt. Die Entrüstung der Leute ist eine ungeheure und berechnete. Man geht über diese Arbeitsmenschen einfach immer zur Tagesordnung über. Eine Beschwerde bei irgendeinem Bahnorgan wird brüsk und höhnisch abgewiesen. Ich habe mir vorgenommen, anlässlich der Debatte über dieses Kapitel den Herrn Minister Schlörf zu bitten, daß er sich dafür besonders interessiert und Veranlassung nimmt, daß unten, schon in den Stationen, rechtzeitig Wagen bereitstehen, die angekoppelt werden, damit die Leute auf menschliche Weise zu ihrer Arbeitsstätte fahren können.

Ich erlaube mir, zum Schlusse meiner Ausführungen einen Antrag einzubringen, der folgenden Wortlaut hat (*liest*):

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, unverzüglich an die Verwirklichung der geplanten Bahnbauprojekte Fürstenfeld—Güssing und Edlitz—Kirchschlag—Liesing im Burgenland zu schreiben und sofort die notwendigen Vorarbeiten zu treffen, damit auch die Bezirke Pullendorf und Güssing den wirtschaftlich so notwendigen Anschluß an das übrige Gebiet Österreichs erhalten.“ (*Beifall*.)

Die vorstehende Entschließung ist gehörig gezeichnet und wird zur Verhandlung gestellt.

Eine gehörig gezeichnete Entschließung Probst, Gangel, Binder u. Gen., welche zur Verhandlung gestellt wird, lautet:

„Im nördlichen Burgenlande werden in großen Mengen Kirschen produziert. Das Geschäft des Verkaufes vollzieht sich innerhalb 14 Tagen. Da die Wiener Großhändler nicht persönlich den Einkauf besorgen können, besorgen dies in jeder Gemeinde

einheimische Kleinbauern und Häusler gegen eine gewisse Provision.

Obwohl diese Einkäufer nicht selbständige Händler sind, sondern lediglich als Übernehmer figurieren, verlangte die Gewerbebehörde im Vorjahre von diesen Leuten die Lösung eines Gewerbescheines, die Genossenschaft der Handels- und Gewerbetreibenden schrieb ihnen die Genossenschaftsgebühren und die Steuerbehörde Erwerbssteuer vor.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

„Die Bundesregierung wolle diese Provisionseinkäufer für Kirschen nicht als selbständige Handeltreibende betrachten.“

**Grailer:** Hohes Haus! Die Beratung des Kapitels „Verkehr und Post“ gewinnt mit Rücksicht auf die in der letzten Zeit gerade in diesen Betrieben vorgenommenen Veränderungen eine ganz besondere Bedeutung, eine Bedeutung, der bei der Besprechung insoweit Rechnung getragen werden muß, als man eben aus der Eigenart dieser neu geschaffenen Verhältnisse heraus ihr Budget zu kritisieren hat. Ich befinde mich hier im Widerspruch mit der in einem Zwischenrufe geäußerten Meinung, daß die Spezialdebatte über den Verkehr für die Mitglieder der Regierungsparteien nicht Anlaß bieten dürfe, irgendwelche Wünsche ihrer Wählerkreise aufzuzeigen, ich meine, daß gerade die Budgetberatung Gelegenheit bieten muß, sowohl den Wünschen der Bevölkerung Ausdruck zu geben, als auch andererseits Kritik an den bestehenden Zuständen zu üben. Daß die sozialdemokratischen Herren der Meinung sind, daß dieses Recht ausschließlich ihnen zustehe . . . (*Zwischenrufe Schiegl*.) Wenn der Herr Abg. Schiegl der Meinung ist, daß es ein Schwindel ist, wenn wir irgendwelche Kritik üben, so überlasse ich das Urteil über diese Auffassung ruhig der Öffentlichkeit.

Nun möchte ich mir gestatten, zum Kapitel „Post“ einige Bemerkungen zu machen. Zwei Umstände sind es, die die gegenwärtige Budgetdebatte unter einem ganz anderen Gesichtswinkel erscheinen lassen. Es ist bekannt, daß die letzte Erhöhung der Postgebühren mit der Begründung durchgeführt wurde, daß ein Teil der daraus sich ergebenden Mehreinnahmen zu Investitionen verwendet werden soll. Dadurch wird einem lange gehegten Wunsche sämtlicher Bevölkerungskreise in allen Teilen unseres Vaterlandes Rechnung getragen. Aber es ist natürlich richtig, und jeder, der sich im Verwaltungswesen umgesehen hat, weiß, daß es bei einer zur Verfügung gestellten Summe immer darauf ankommt, welches Bedürfnis damit in erster Linie befriedigt wird. Daher scheint es mir Sache des Parlaments zu sein, aufzuzeigen, welche Bedürfnisse nach unserer Auffassung die dringenderen sind, und da meine ich, daß wir insbesondere im Telefonverkehr eine Reihe von Verbesserungen durchführen müssen.



Vor allem haben wir an der Automatisierung des Telephonbetriebes ein großes Interesse, weil ja jeder einzelne von uns täglich und stündlich Gelegenheit hat, die Telephonmißere kennen zu lernen. Diese Mißstände können nicht dadurch beseitigt werden, daß man ein Telephonfräulein grob anfährt, sondern es muß durch eine entsprechende Verbesserung der ganzen Anlagen den berechtigten Wünschen der Telephoninteressenten Rechnung getragen werden. Ich möchte hier auf einige notwendige Investitionen aufmerksam machen. Vor allem ist der Ausbau des Telephonnetzes in Graz notwendig, dann die Fernverbindung mit Gleisdorf, Weiz und Fürstenfeld. Was Fürstenfeld anbelangt, so hat bereits Kollege Lutzenberger auf die Notwendigkeit des Ausbaues des dortigen Kabelnetzes hingewiesen. Die Ausgestaltung der Überlandsleitungen ist insbesondere für den obersteirischen Bezirk eine unbedingte Notwendigkeit. Wenn Sie bedenken, daß in Obersteiermark der Sitz zahlreicher Industrien ist, daß in Leoben zum Beispiel 37 große Unternehmungen täglich mit Wien und ihren Zentralen in verschiedenen anderen Orten telephonisch verkehren müssen, dann werden Sie die vielen Klagen begreifen, die in Obersteiermark aus den Kreisen der Telephoninteressenten laut werden. Die Postdirektion hat ja bereits einem kleinen Teil der gedauerten Wünsche Rechnung getragen, wir müssen aber doch darauf hinweisen, daß wir in der Behebung der Störungen im Ortsprechverkehr von Leoben eine der ersten Aufgaben auf dem Gebiete der Verbesserung dieses Betriebes erblicken. Weiters ist aber auch der Ausbau des Fernsprechverkehrs von Leoben mit Wien, Graz, Linz und Innsbruck eine dringende Notwendigkeit. Die Anführung der Alpinen Montangesellschaft und der vielen anderen Industrien, die in Leoben ihren Sitz haben, genügt wohl, um die Notwendigkeit dieser Forderung zu begründen. Aber auch in Oststeiermark muß, wie Kollege Lutzenberger bereits aufgezeigt hat, der Fernsprechverkehr eine Reihe von Verbesserungen erfahren und ich beschränke mich diesbezüglich auf die neuerliche Feststellung der Notwendigkeit dieser Verbesserungen.

Ich möchte noch einen Wunsch an die Anschrift des Herrn Ministers richten, und zwar hinsichtlich des Ausbaues, beziehungsweise der Verbesserung des Fernsprechverkehrs der Gemeinden Erdning und Stainach im Ennstal. Es besteht dort eine einzige Sprechlinie, an der nicht weniger als acht Gemeinden hängen, und wer jemals Gelegenheit hatte, dort die Führung eines Telefongesprächs auch nur zu versuchen, weiß, daß man da unter einem Tage nicht wekommt.

Es ist dies nicht die Summe aller jener Wünsche, die hier bestehen, aber ich habe diese Wünsche aufgezeigt, weil sie mir die dringendsten zu sein scheinen, die innerhalb des Rahmens der be-

willigten Budgetziffern zweifellos Berücksichtigung finden können.

Weiters muß heute auch auf die Tatsache aufmerksam gemacht werden, daß der sich immer mehr ausbreitende Radioverkehr in allernächster Zeit einer gesetzlichen Regelung bedarf. Auf diesem Gebiete haben wir ein großes Interesse, nicht nur hier im Hause etwas Vollwertiges zu schaffen, sondern auch den interessierten Bevölkerungskreisen Gelegenheit zu geben, an der Ausgestaltung dieses Verkehrs in dem ihnen notwendig erscheinenden Sinne mitzuwirken.

Ich möchte mir zum Schlusse dieser kurzen Bemerkungen über das Kapitel „Post und Telephon“ nur noch die Bemerkung gestatten, daß auch die beste mechanische Verbesserung des Betriebes infolge einer Halbheit bleibt, als es uns nicht gelingt, die hervorragendste Voraussetzung eines klaglosen Betriebes zu schaffen: das Personal der Post- und Telephonanstalten zufrieden und arbeitsfähig zu machen. Gerade der augenblickliche Zeitpunkt der Beratungen über die Besoldungsordnung macht die Bemerkung notwendig, die an die Regierung, beziehungsweise an den Herrn Bundesminister für Finanzen gerichtet werden soll, daß insbesondere jene in der Umsturzzeit sich eingeschlichenen Besoldungsfehler eine Korrektur erfahren. Wir wissen, daß die Mittel unseres armen Vaterlandes nicht derartige sind, daß wir unseren Angestellten und Bediensteten jene Bezahlung geben können, die ihnen zweifellos gegeben werden sollte, um sie nicht nur wirtschaftlich, sondern kulturell auf jene Stufe zu bringen, auf die sie kraft ihrer Bedeutung für den Staat gehören. Aber zweifellos muß gerade darauf das Hauptgewicht gelegt werden, daß wir jetzt, bei der Beratung dieses Kapitels, die Notwendigkeit einer vernünftigen, im Rahmen der finanziellen Möglichkeit gegebenen Verbesserung der Besoldung aller dieser Kategorien und insbesondere jener Kategorien feststellen, welche unter dem zur Zeit des Umsturzes eingerissenen Gang zur Gleichmacherei am schwersten gelitten haben.

Ich möchte nun ein weiteres Kapitel besprechen, und zwar die Bundesbahnen. Da haben wir deshalb etwas mehr zu reden, weil bei den Bundesbahnen in den abgelaufenen Monaten durch das Bundesbahngesetz eine kolossale Veränderung vor sich gegangen ist. Wir haben durch das Bundesbahngesetz einen eigenen Wirtschaftskörper geschaffen, der, wie Punkt 3 des § 2 dieses Gesetzes sagt, eine Gebahrung im Sinne kaufmännischer Interessen aufzuweisen hätte. Verfolgen wir nun die Vorkommnisse auf dem Gebiete der österreichischen Bundesbahnverwaltung, so müssen wir leider feststellen, daß alle die Mahnungen in der Öffentlichkeit bisher sehr wenig geachtet haben und daß wir ziemlich weit davon entfernt sind, einen klaglosen kommerzialisierten Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen vor uns



zu haben. Wir haben gerade vom Standpunkte der steirischen Interessen damals gefordert, daß durch die Verbundlichung der österreichischen Südbahn endlich Gelegenheit geboten werde, in Steiermark das Verkehrswesen zu konzentrieren, eine Stelle zu schaffen, welche in kürzester Weise und auf kürzestem Wege in die Möglichkeit gelangt, den Interessen und Wünschen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Es muß von dieser Stelle aus festgestellt werden, daß eine weitgehende Zentralisierungswut eingerissen ist, deren Kosten vor allem die alpenländische Bevölkerung zu tragen hat, daß wir insbesondere in den Alpenländern sehr schwer daran franken, daß nun nahezu alles zentralisiert erscheint und daß sich, wie ich bereits sagte, die ungünstigen Folgewirkungen dieser Zentralisation in den Ländern vielfach unangenehm bemerkbar machen. Wir haben daher die Errichtung einer eigenen Verwaltungsstelle in Graz gefordert, jedoch trotz der vielen Bemühungen wurde bisher nur ein sehr kleines Mäuslein geboren, das uns nicht befriedigen kann.

Wemgleich wir wissen, daß der unmittelbare Einfluß infolge des Bundesbahngesetzes nicht mehr gegeben erscheint und die Betreuung dieser Angelegenheit Sache der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen ist, deren Wirkungskreis in allen seinen Teilen nicht genau abgegrenzt ist, so haben wir doch im Sinne des Bundesbahngesetzes als jene gesetzgebende Körperschaft, welche die Bundeszuschüsse für diesen Betrieb zu beschließen, zu genehmigen und hiefür auch die Verantwortung zu tragen hat, zweifellos das Recht, die Wünsche der Bevölkerung aufzuzeigen.

Mit der sogenannten Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen sollte eine weitgehende Ersparungswirtschaft einsetzen. Ob dieser sicherlich im Herzen jedes aufrichtigen Vaterlandsfreundes lebende Wunsch eine entsprechende Ausführung gefunden hat, mögen sie an einigen kleinen Beispielen beurteilen.

In einer großen Heizhauswerkstätte benötigt der Heizhaus- beziehungsweise Werkstättenleiter dringend Material, das er sich in seiner unmittelbaren Umgebung leicht beschaffen könnte. Es muß der Weg nach Wien gemacht werden, es muß eine Reihe von Schreibereien durchgeführt werden, um dann erst mit Zeitverlust das Material zugewiesen zu erhalten. Wir betrachten diese Art der Ersparungswirtschaft als eine verfehlte. Aber nicht nur vom Standpunkte der raschen Abwicklung der Geschäfte, sondern auch von einem großen wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus scheint uns diese Art der Zentralisation verfehlt zu sein. Wir machen immer mehr und mehr die traurige Wahrnehmung, daß durch diese Zentralisationsbestrebungen gerade die Industriellen, die Gewerbe- und Handeltreibenden der Bundesländer von den großen Bestellungen ausgeschlossen werden, gerade jene

Preise werden dadurch aus der Ertragswirtschaft ausgeschaltet, die unseres Erachtens in erster Linie Berücksichtigung finden sollten. Diese Zentralisierungsmängel abzuschaffen, scheint mir ein Gebot der Notwendigkeit. Wenn nun erklärt wird — und ich werde im Laufe meiner späteren Ausführungen darauf zurückkommen —, daß die Bundesbahnverwaltung aus Rücksichten der Geldknappheit gewisse berechnigte Forderungen, seien es nun Forderungen des Personals oder Forderungen nach Verbesserung des Verkehrs, nicht erfüllen kann, so, meine ich, müßte diese Geldknappheit auch dazu führen, mit allen Mitteln zu verhindern, Ausgaben zu machen, die wir als vermeidbare Ausgaben bezeichnen. Der Herr Abg. Zuller hat in der gestrigen Debatte auf die Wagenwirtschaft hingewiesen, auf das hohe Interesse der österreichischen Industrie an einer entsprechenden Belegung des industriellen Arbeitsmarktes durch Zuweisung von Reparationsmaterial. Seinerzeit wurde in Mödling eine Reparaturwerkstätte eingerichtet, die viel zur Verbesserung des österreichischen Wagenmaterials beigetragen hat.

Im Zuge dieser Zentralisierungsbestrebungen, im Zuge dieser sogenannten Ersparung hat man diese Reparaturwerkstätte plötzlich aufgelassen, hat sie verlegt. Die Kosten dafür belaufen sich nach authentischen Schätzungen auf mindestens 200 Millionen Kronen. Es vergingen kaum sechs Wochen, so erkannte man in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen die Notwendigkeit des Fortbestandes dieser Wagenreparaturwerkstätte in Mödling, die unabweisbare Notwendigkeit, eine Notwendigkeit, die dazu führte, daß die bereits übersiedelte Werkstätte wieder nach Mödling zurückverlegt wurde. Es wurde also ein weiterer Aufwand von 200 Millionen geleistet, ganz abgesehen von dem Schaden, der durch den Verlust von Werkzeugen, die Beschädigung von Maschinen usw. entstanden ist. Eine derartige Geschäftsführung scheint mir einfach unvereinbar mit dem kommerziellen Geiste, wie er durch das Bundesbahngesetz in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eingeführt werden sollte.

Wir sehen aber auch auf kommerziellem Gebiete Vorkommnisse, die in Widerspruch mit diesem Geiste stehen und die durch ein Beispiel illustriert werden, das ich kurz mitteilen möchte. Aus Anlaß des Bankbeamtenstreiks war es einer Firma nicht möglich, die notwendigen Summen aufzubringen, die man ihr für Lagergelder, Wagenstandsgelder und Benutzung des Industriegeleises vorgeschrieben hatte. Die Wittersdorfer Zement- und Duroitwerke hatten ein Konto von 423 Millionen Kronen am 1. März zu bezahlen. Die Bezahlung war nicht möglich, weil die hiezu notwendigen Gelder von der Bank nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Was macht dieser kommerziell geführte Betrieb? Trotz der Zusage dieses Unternehmens, daß es die 26 prozentigen



Verzugszinsen zahle, aber das Geld jetzt nicht habe, sondern zahlen werde, sobald es könne, hat man ihm nicht nur das Industriegeleise gesperrt, sondern auch die Beistellung von Waggons verweigert. Das ist meines Erachtens keine Ersparungswirtschaft.

Ich möchte noch mit einem Beispiel dienen, einem Beispiel, das die Öffentlichkeit seit langem beschäftigt. Der durch die Zeitungen bekanntgewordene Kesselwagenschwindel hat dem österreichischen Staat, beziehungsweise der österreichischen Bundesbahnverwaltung schwere Summen entgehen lassen. Ich verweise darauf, daß neu gelieferte Wagen im Sinne der bestehenden Tarifvorschriften als auf eigenen Rädern rollende Bahnbetriebsmittel deklariert, beziehungsweise tarifiert werden müssen. Statt dessen wurden diese Kesselwagen als zur Füllung herunterkommend und laufend bezeichnet, bis es einem Beamten auf dem Wiener Ostbahnhofe gelungen ist, diesen Schwindel aufzudecken. Es entgingen dadurch dem österreichischen Staate an Exportwerta 28 Millionen Lei, der österreichischen Eisenbahnverwaltung 19 Millionen Kronen an Transportspesen und 600 Millionen an Straßporto. Wir wundern uns, daß trotz der erfolgten Anzeige und der erwiesenen Bestätigung des Sachverhaltes durch die Finanzdirektion in Wien die Einhebung dieser Gebühren über höheren Auftrag nicht erfolgt ist. Ich möchte mir daher an den Herrn Minister für Verkehrswesen die Anfrage gestatten, ob er geneigt ist, im Sinne des Bundesbahngesetzes und des Aufsichtsrechtes von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen über diesen Fehlbetrag Aufklärung zu verlangen.

Wenn wir nun von dieser Ersparungswirtschaft sprechen und hier aufgezeigt haben, wie Beträge erspart werden könnten, haben wir meines Erachtens auch die Pflicht, zu sagen, wo wir diese ersparten Beträge besser anwenden könnten. Bereits einige meiner Vorredner und auch mein unmittelbarer Herr Vorredner haben die Verkehrsverhältnisse im Burgenlande zum Gegenstande ihrer Diskussion gemacht und verschiedene Forderungen aufgestellt, so daß ich es unterlassen kann, dieselben zu wiederholen. Ich möchte nur noch davon sprechen, daß der Ausbau der Kärntner Ostbahn eine Notwendigkeit ist, deren Erfüllung zur Zeit der Abstimmung den Kärntnern offiziell versprochen wurde. Auch die Herstellung einer Verbindung von Würzzuschlag, beziehungsweise Neuberg über St. Pölten nach Kernhof muß als notwendig und wünschenswert bezeichnet werden. Aber ein Gebiet, das durch die unglückselige Grenzziehung besonders schwer getroffen wurde und in seinen Verkehrsbedürfnissen eine Umstellung erfahren hat, ist das südliche Gebiet von Steiermark. Wir haben Radkersburg nahezu vollkommen isoliert, da der Umweg über Spielfeld herauf wenig praktikabel ist, weshalb die Verbindung von Radkersburg mit dem Norden über Gleichberg eine Notwendigkeit ist, welche ich bei dieser Gelegenheit neuerdings aufzeigen möchte.

Wenn wir in den letzten Monaten vielfach Gelegenheit hatten, von der zunehmenden Betriebsunsicherheit auf den österreichischen Eisenbahnen zu lesen, so ist es auch unsere Pflicht, den Ursachen derselben nachzuforschen, und ich finde da zwei Hauptursachen: die eine ist die mangelhafte Stations- und Sicherheitsanlage und die zweite der überaus unvernünftige Betriebspersonalabbau, über den ich mir im Verlaufe meiner Ausführungen einige Bemerkungen gestatten werde. Wir wünschen daher vor allem, daß endlich der Ausbau des Grazer, des Brucker und Leobener Bahnhofes in Angriff genommen wird, und möchten bitten, daß vom Standpunkt des Aufsichtsressorts auf die Generaldirektion der österreichischen Eisenbahnen entsprechend Einfluß geübt werde. Wir sprechen fortwährend von einer Intensivierung und Verbesserung unserer Wirtschaft, und es ist der Bundesregierung nicht hoch genug anzurechnen, daß sie wenigstens einen Teil unserer österreichischen Eisenbahnen in der allernächsten Zeit dem elektrischen Betriebe übergeben wird. Es ist mir aber unerfindlich, daß man bei der Elektrifizierung dieser Teilstrecken so wenig den wahren Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen hat. Wenn wir die Klagen des Eisenbahnpersonals sowie der verschiedenen Handels- und Gewerbetreibenden hören, die ebenfalls unter dem sinkenden Fremdenverkehr zu leiden haben, so verstehen wir nicht, daß eines unserer schönsten Gebiete, das Salzkammergut, nicht durch Elektrifizierung einem erhöhtem Fremdenverkehr zugänglich gemacht wird. Wir drücken daher den Wunsch aus, daß die Elektrifizierung der Linien Stainach bis Attnang-Puchheim und Selztal durchgeführt werde, um hier einen Durchgangsverkehr zu ermöglichen, also die Führung direkter Züge mit elektrischem Betriebe und die Umleitung von Güterzügen auf diese Linie, welche infolge der Elektrifizierung bedeutend leistungsfähiger ist und dadurch der Bundesbahnverwaltung große Kohlenersparnisse vermitteln würde.

Wenn wir von der Elektrifizierung reden, so erinnern wir uns jenes entsetzlichen Unglücks, das sich durch die Ölgasbeleuchtung bei Bellinzona abgespielt hat. Ich möchte an den Herrn Minister die Anfrage richten, ob wir beim Baue neuer Waggons diesem Umstande, daß die Gasbeleuchtung ein überaus großes Gefahrenmoment nicht nur für das reisende Publikum, sondern auch für die Eisenbahnerschaft und das ganze rollende Material darstellt, auf Grund der gemachten Erfahrungen Rechnung tragen werden und ob alles darangesetzt werden wird, natürlich soweit es die Mittel gestatten, die Elektrifizierung des Lichtdienstes, also die Einführung des elektrischen Lichtes, durchzuführen.

Einige Worte wären am Plage, um die Bundesregierung aufzufordern, dem Ausbau und der Regelung des Luftverkehrs erhöhtes Augenmerk zu-



zuwenden. Wenn wir von der Belebung unseres Fremdenverkehrs im Salzammergut gesprochen haben, so scheint uns diese Belebung außer den bereits angeführten Gesichtspunkten noch durch einen Umstand bedingt zu sein. Früher hat die Bundesbahnverwaltung zwecks Belebung und Ermöglichung eines regen Wintersportbetriebes für Wintersportgeräte ermäßigte Sätze bewilligt. Im Zuge der Ersparengswirtschaft hat man auch diese Ermäßigungen eingehen lassen, so daß heute ein Tourist, der Skier oder eine Rodel mitnimmt, für diese oft mehr zahlen muß als für sich selbst. Die Wirkung äußert sich natürlich in einer Drückung des Fremdenverkehrs. Nachdem wir gerade mit Rücksicht auf unsere Produktionsverhältnisse sehr daran interessiert erscheinen, Leute in unser Land hereinzubekommen, scheint auch der Hinweis auf diese Notwendigkeit im Interesse der Belebung des Verkehrs zu liegen.

Ich hätte nur noch eine Bitte von dieser Stelle aus an die Aufsichtsbehörde zu richten, die vielleicht unscheinbar aussieht, deren Auswirkung auf sittlichem Gebiet aber eine kolossale Bedeutung besitzt. Wer Gelegenheit hat, in den Morgen- oder Abendstunden auf den Eisenbahnen zu fahren, der muß zur Überzeugung kommen, daß die Benutzung der einzelnen Züge durch Schüler eine große sittliche Gefahr für sie bedeutet. Da müssen wir unter allen Umständen die Forderung aufstellen, daß die Beförderung der Kinder in getrennten Waggons erfolgt. *(Zustimmung.)* Es geht nicht an, daß wir die Kinder oft der zweifelhaftesten Reisegesellschaft überliefern. Es ist daher notwendig, daß durch eine Trennung der Schuljugend von dem übrigen Reisepublikum dieser großen sittlichen Gefahr begegnet werde.

Ich wäre jetzt am Schlusse meiner Ausführungen, wenn nicht eine Bemerkung des Herrn Abg. Sever mich veranlassen müßte, einige weitere Bemerkungen hinzuzufügen. Ich habe es überaus bedauert, daß der Abg. Sever hier die Ausführungen meines Klubfreundes Klimann benutzt hat, um zu behaupten, daß sich aus den Ausführungen des Abg. Klimann klar ergäbe, daß die großdeutsche Volkspartei gegen den Achtstundentag und eine Freundin des Zehnstundentages sei und für die Einführung des Lebensmittelzollses eintrete. Ich bin der Meinung, man kann einen Hörfehler begehen; aber ehe ich aus einem Hörfehler oder aus einer Vermutung heraus dergartige Anwürfe erhebe, überzeuge ich mich. Ich habe mir aus dem stenographischen Protokoll die diesbezüglichen Ausführungen des Abg. Klimann erbeten und möchte sie nun verlesen. Es heißt darin: „Aber auch die Industrie und die Wirtschaft muß aus sich selbst heraus alles beitragen, um ein Gedeihen zu ermöglichen. Ich meine damit die Mehrarbeit. Es müssen mehr Güter erzeugt werden, es muß die Produktion verbilligt und es muß der Absatz unter allen Umständen gesteigert werden. Ich

weiß, daß die Herren der Opposition einwenden werden, wie sie es bisher immer getan haben, daß eine Mehrarbeit unter allen Umständen eine Vermehrung der Arbeitslosigkeit nach sich ziehen müsse. Es kann nicht oft genug betont werden, daß dies nicht der Fall ist. Ein Beispiel aus der letzten Zeit beweist dies. Vor nicht allzulanger Zeit hat die süddeutsche Metallindustrie im Vertragsweg, also im Einvernehmen mit der Arbeiterschaft, den zehnstündigen Arbeitstag geschaffen. Beim Übergang von der kurzen zur vollen Arbeitszeit war die unmittelbare Folge natürlich eine Arbeiterentlassung. Aber schon in der folgenden Woche wurden die entlassenen Arbeiter wieder eingestellt und in der darauffolgenden Woche 500 neue Arbeiter eingestellt. Es ist dies wohl ein Beweis dafür, daß Mehrarbeit, Mehrproduktion die Arbeitslosigkeit nicht nur nicht vermehrt, sondern daß dies vielmehr ein Mittel, vielleicht das einzige Mittel ist, um diesem Problem wirksam an den Leib zu rücken.“

Es ist unrichtig, wenn die Herren der Opposition der Meinung sind, daß sie allein das Privileg haben, als einzige Hüter des Achtstundentages aufzutreten, wenn sie der Meinung sind, daß sie das alleinige Monopol haben, hier die Schützer der österreichischen Produktion zu sein. Ich bin der Meinung, daß wir alle, die wir hier als verantwortungsbewußte Vertreter des Volkes sitzen, die hohe sittliche Pflicht haben, uns darüber auszusprechen und zu verständigen, wie wir der entsetzlichen Wirtschaftskrise, in der wir uns mitten drin befinden, entgegentreten können. Und wenn Sie die ernsten Ausführungen eines Abgeordneten auf diesem Gebiet dazu benutzen, um parteipolitisch Kapital aus ihnen zu schlagen, so muß ich das im Interesse des arbeitenden Volkes nur bedauern. Ich will Ihnen ein Beispiel erzählen, ein Beispiel, das, nach dem Rezept des Herrn Abg. Sever verarbeitet, mich dazu bringen könnte, Ihnen vorzuwerfen, daß Sie Feinde des Achtstundentages sein könnten. Es fällt mir das bei Gott nicht ein, aber ich will an diesem Beispiel aufzeigen, daß eine objektive Beurteilung aller dieser Ausführungen eben im Interesse einer Klärung dieser Probleme notwendig ist. Ich habe mir in der Kürze der Zeit, die seit den Ausführungen des Herrn Abg. Sever vergangen ist, nur einige Beispiele herausgesucht, soweit ich sie bei der Hand hatte, und da greife ich folgendes heraus: Der „Vorwärts“ in Deutschland, also sicherlich ein Blatt, das nicht im Verdachte stehen kann, ein großdeutsches Blatt zu sein, sondern das, soweit ich die Verhältnisse in Reichsdeutschland kennen gelernt habe, ausschließlich im Dienste der sozialdemokratischen, der marxistischen Ideen steht und als solches sicherlich nur das Beste über diese Bewegung schreibt, dieser „Vorwärts“ bringt am 24. September des vergangenen Jahres eine kleine



Schilderung über eine Sitzung des Landtages und gibt hier die Ausführungen des sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten Osterroth als Berichterstatter über eine Regierungsvorlage wieder, der zufolge die Überführung der Staatsbergwerke aus dem Staatsbetrieb in die Privatindustrie besprochen und geregelt werden sollte. Diese Regelung bezeichnen Sie immer wieder als den Ausdruck eines privatkapitalistischen, außerordentlich ausbeuterischen Systems. Es widerspricht zweifellos Ihrer programmatischen Auffassung von Sozialisierung, es widerspricht zweifellos Ihrem Willen, dessen Endziel die Errichtung eines sozialistischen Zukunftsstaates ist, wenn anstatt der Enteignung von Privatkapital, von Produktionsmitteln und Überführung derselben in den Besitz der Allgemeinheit nun der umgekehrte Weg beschritten werden muß, ein Weg, den ich Ihnen nicht zum Vorwurf mache. Ich habe es mir schlechtweg abgewöhnt, von diesem Gesichtswinkel aus Politik zu betreiben, sondern ich meine, die Politik haben wir von dem Gesichtswinkel aus zu betreiben: wie nutzen wir am besten dem Gesamtwohl, wie tragen wir auch auf Kosten der Popularität das zusammen, was zusammengetragen werden muß, um jenen Ertrag der Volkswirtschaft zu liefern, aus dem die Löhne und die Bedürfnisse der Gesamtbevölkerung gedeckt werden sollen. Von dieser hohen sittlichen Auffassung scheint mir der sozialdemokratische Abg. Osterroth zu sprechen, wenn er erklärt (liest):

„Die Verabschiedung dieses Gesetzes ist dringend. Wenn wir mit der Ruhrbesetzung zu Ende kommen, steht der ganze Ruhrbergbau vor einer neuen Entwicklungsperiode, einer Entwicklungsperiode, in deren Verlauf wir uns auch mit einer allenfalls verschärften Arbeitszeit werden beschäftigen müssen.“

Das sind die Ausführungen eines seiner Verantwortlichen Sozialisten, der Ihnen dasselbe sagt, der der Meinung ist: wenn nichts anderes mehr nützt, werde ich mich trotz meiner grundsätzlichen Einstellung . . . Und ich bekenne mich, und fühle mich eins mit meinen Kollegen aus der großdeutschen Volkspartei, zu der Auffassung, daß wir bei der achtstündigen Arbeitszeit zu verbleiben haben. Daß es jedoch Situationen geben kann, wo man darüber zu reden hätte, das kann doch niemand bestreiten.

Sie werden vielleicht sagen, dieser Osterroth ist ein unbeschriebenes Blatt Papier, er kommt für Sie als Beweis nicht in Betracht. Ich nehme einen anderen Vertreter der marxistischen Lehre, Kalski, das ist der bekannte marxistische Theoretiker. In den sozialistischen Monatsheften im August 1921, also zu einer Zeit, wo die Sozialdemokraten die Macht gehabt haben, das durchzuführen, was sie nach ihrem Programm immer versprochen haben, erklärt dieser Kalski folgendes; ich zitiere (liest): „Die Arbeiterschaft muß sich zu einer Steigerung

der Leistungen entschließen, weil sonst die durchschnittliche Lebensdauer der kommenden Generationen um ein Mehrfaches verkürzt würde. Ein Verzicht auf die Arbeitssteigerung bedeutet den Verfall des ganzen Volkes, namentlich des Nachwuchses des Proletariats. Sie muß also unter allen Umständen bewirkt werden; auch unter Zurückstellung sozialpolitischer Erregenschaften, namentlich des allzu schematisch aufgefaßten Achtstundentages.“

Es fällt mir auch bei dieser Gelegenheit nicht ein, Sie als unbedingte oder bedingte Freunde des Zehnstundentages hinzustellen, wie es der Abg. Sever auf Grund der sachlichen Ausführungen meines verehrten Klubfreundes Klmann für gut befunden hat.

Sie werden vielleicht sagen, die Zitiierung von reichsdeutschen Beispielen ist sehr einfach. Ich kann jetzt unmöglich überprüfen, ob die sozialistischen Monatshefte vom August 1921 oder der „Vorwärts“ im September 1923 die Wahrheit geschrieben hat, ob er es tatsächlich geschrieben hat. Ich möchte Ihnen aber ein anderes praktisches Beispiel ins Gedächtnis rufen, das hier zu einer Diskussion Anlaß gegeben hat. Dort, meine Herren, wo Sie sich im Pflichtenkreis des Unternehmers befinden, nähern Sie sich vielfach diesen Auffassungen und identifizieren sich mit ihnen, Sie überbieten sie vielleicht gar noch, wo es eben die Notwendigkeit mit sich bringt. Ich erinnere mich daran, daß im Zusammenhang mit einem Einspruch, der von Seiten der sozialdemokratischen Herren wegen des Bäckerhuhngesetzes erfolgt ist, der christlichsoziale Bundesrat Dr. Hemala im Bundesrate die Feststellung machte, daß gerade die von Ihnen beklagten Schikanierungen, beziehungsweise die Nichteinhaltung der Bestimmungen über die Arbeitszeit, bei den österreichischen Hammerbrotwerken, dem Werte des Klassenbewußten Proletariats, nicht eingehalten werden. (Ruf: Erzählen Sie keine Märchen!) Das sind keine Märchen, das ist in den stenographischen Protokollen festgelegt, eine Festlegung, die ich auf Grund praktischer Beispiele fortsetzen könnte.

Ich wollte durch diese Beispiele nur aufzeigen, wie ungerecht, wie demagogisch es ist, eine bloße Bemerkung eines Abgeordneten, die in ihrem Zusammenhang ihre volle Berechtigung hat und von hohem Pflichtgefühl und hoher Einsicht in die wirtschaftlichen Notwendigkeiten zeugt, dazu zu benutzen, um eine Partei damit in der Öffentlichkeit zu profanieren, beziehungsweise um ihrer stets lebendigen Sucht, in allem und jedem in erster Linie nur ein Parteiinteresse zu sehen, Befriedigung zu verschaffen. (Sehr richtig!) Ich schließe damit dieses Thema und möchte, allerdings beeinflusst durch die Auffassung, die der Herr Abg. Sever geäußert hat — das soll nicht persönlich gegen ihn gerichtet sein, aber seine Meinung veranlaßt mich zur Gegenwehr — noch zu einem anderen Gegenstande übergehen.



Ich möchte mir die Besprechung einer Domäne gestatten, die nach ihrer Auffassung auch nur eine sozialdemokratische Domäne sein kann, des großen und weiten Gebietes der Sozialpolitik, des Arbeiter- und Angestelltenwesens. Da wollen wir vielleicht an der Hand von Tatsachen sehen, wie Sie sich mit Ihrer Haltung in jenen Körperschaften, wo Sie in der Majorität sind, im Widerspruche befinden zu Ihrer Haltung in Körperschaften, in denen Sie nur eine Minorität bilden. Wir halten das für ungeschickt und niemand geringerer als einer Ihrer hervorragenden Führer, Viktor Adler, war es, der erklärte, es sei verfehlt, wenn die geistigen Argumente ausreichen, dem Gegner sofort einfach Schlechtigkeit oder Dummheit vorzuwerfen. Ich beuge mich nicht auf dieses Gebiet, aber ich muß feststellen, daß die Auslassung des Herrn Abg. Sever in bedenkliche Nähe geriet, diesen Tadel Ihres Parteigenossen Viktor Adler herauszufordern.

Es wurde in einem Zwischenrufe anlässlich der Ausführungen des Herrn Abg. Lutzenberger zynisch bemerkt: Ja, der Abbau geht auf Euer Konto! Ich stelle fest, daß der Abbau bekanntlich das Ergebnis und die Auswirkung eines in diesem Hause beschlossenen Gesetzes ist, mit dem wir uns alle abfinden mußten. Wer etwa auf dem Gebiete der Personalpolitik tätig sein mußte, weiß, daß dieser Beamtenabbau eines der traurigsten Kapitel ist. *(Ruf: Sie haben ja dafür gestimmt!)* Wer Gelegenheit hatte, die Auswirkung des Abbaugesetzes zu beobachten, weiß auch, daß die Sozialdemokraten sich damit identifiziert haben. Ich glaube, diese Feststellung muß Ihnen doch genügen. *(Beifall — Zwischenrufe.)*

Das Gesetz über den Angestelltenabbau sieht nun vor, daß Angestelltenabbaukommissionen einzusetzen sind, welche im Einvernehmen mit dem Personal einerseits und mit der Verwaltung andererseits das Ausscheiden der Einzelpersonen aus dem Dienste nach den vom Gesetze aufgestellten Richtlinien zu bestimmen haben. Wir sehen nun, daß besonders ein Teil des Eisenbahnpersonals, die Südbahnangestelltenschaft, sich zu beklagen hat, und zwar infolge sehr merkwürdiger Zwischenfälle. Ich erinnere daran, daß der Vertrag von Rom die Überführung des österreichischen Südbahnbetriebes in den Bundesbahnbetrieb vorsah und daß der Artikel XVII dieses Vertrages in seinen Punkten 2, 3, 7 und 8 ausdrücklich feststellte, daß diese Überführung des Personals in den Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen eine Benachteiligung der Bediensteten nicht mit sich bringen dürfe. Die Art der Durchführung des Abbaues steht aber damit im Widerspruch. Vor allem hat allerdings die österreichische Bundesbahn mit dem Abbau früher eingesetzt und die alte österreichische Bundesbahnverwaltung war der Meinung, die auf den Kilometer entfallende

Durchschnittsziffer müsse die Grundlage des Abbaues für die Südbahner bilden, eine Auffassung, die wir seit jeher politisch und gewerkschaftlich bekämpften, weil wir sie für unrichtig hielten. Nun sehen wir aber das eine nicht ein: Wenn in dem Gesetz über den Angestelltenabbau ausdrücklich festgelegt wird, bei Erreichung einer gewissen Altersgrenze muß der Bedienstete ausgeschieden werden, bei Nichterreichung einer Mindestqualifikation in dienstlicher, disziplinarer oder sittlicher Hinsicht hat der Mann ausgeschieden zu werden, daß wir es erleben müssen, daß in den verschiedenen Abbauausschüssen, des österreichischen Personal- und des Zentralausschusses sich Vorgänge bemerkbar machen, die verflucht nach Parteipolitik riechen. Sie werden sagen, es sei ein ungeheuerlicher Vorwurf, den ich hier erhebe; ich fühle mich daher veranlaßt, ihn zu bekräftigen und zu beweisen, nicht zu dem Zwecke, damit wir uns hier balgen . . .

*(Zwenk: Mit der Behauptung allein beweisen Sie nichts!)* Sehr geehrter Herr Kollege Zwenk, Sie werden früh genug dazu kommen, den Beweis zu hören, und er wird Ihnen sehr unangenehm sein. Ich will aber feststellen, daß es mir nicht darauf ankommt, etwa hier Zwietracht zu säen, sondern nur darauf, ihre Tätigkeit dort, wo es notwendig ist, in das richtige Licht zu rücken. Es ist eine Reihe von Bediensteten abgebaut worden und gerade der Herr Abg. Zwenk weiß aus seiner Tätigkeit im Zentralausschusse der Südbahn sehr genau, wie sich das vollzogen hat. Er weiß genau, daß wir uns bemüht haben, möglichst objektiv vorzugehen und auch reinigend in dem Sinne zu wirken, daß jene Elemente abgestoßen werden, die auf Grund Ihrer unglückseligen Amnestiepolitik heute noch die Reihen des Personals zieren, während hochanständige, brave Leute, dem Abbaugesetz zum Opfer gefallen sind. *(Hört! Hört!)* Ich stelle fest, daß es Parteipolitik heißt, wenn man den sozialdemokratischen Personalvertreter trotz einer Dienstzeit, welche ihm hätte zum Abbau bestimmen müssen, im Vertriebe läßt; das riecht nicht nur nach parteipolitischer Ungerechtigkeit, sondern auch nach einer bedenklichen Selbstversorgung eines Mandatars. Ich stelle hier fest, daß am 22. März d. J. das Mitglied des Zentralausschusses Karl Innerhuber noch immer im aktiven Dienst gestanden ist, offenbar nur deshalb, weil er Sozialdemokrat ist. Ich weiß nicht, ob er nicht noch zur Stunde im aktiven Dienste steht, ich habe mich nicht dafür interessiert. Ich verweise darauf, daß der Personalvertreter im Zentralausschuß Oberschaffner Kreindl, Wien-Westbahnhof, noch immer nicht abgebaut ist, offenbar nur deshalb, weil er Sozialdemokrat ist, während dienstjüngere, zumindest ebenso brave Bedienstete abgebaut worden sind. Ich verweise darauf, daß eine Reihe von hochanständigen, begabten, fleißigen, braven, mit einer zahlreichen Familie ausgestatteten Angestellten



abgebaut wurde, weil sie das Unglück hatten, keine Sozialdemokraten zu sein, während eine Reihe von vorbestraften Angestellten im selben Zeitpunkt — am 22. März 1924 — noch immer im Dienste der Eisenbahnen gestanden sind. Es stehen einem die Haare zu Berge, meine sehr verehrten Herren, wenn man hier liest, daß ein Mensch, der 18 Monate schweren Kerker hinter sich hat, nicht als bemakelt gilt (*Heiterkeit*), daß aber ein nicht sozialdemokratisch organisierter Bediensteter, weil er vor fünf oder sechs Jahren einmal das Unglück hatte — das ich ebenso bedauere, wie ich es verurteile — ein paar Kronen aus der Kassa zu nehmen, um sie später zu ersetzen, nach zehn Jahren als bemakelt ausgeschieden worden ist. Ich will hier keine Namen nennen, aber ich stelle den Herren der sozialdemokratischen Fraktion das Material ruhig zur Verfügung, um Ihnen eben nur zu zeigen, daß man nicht in die Sonne gehen soll, wenn man Butter auf dem Kopf hat, daß man nicht Steine werfen soll, wenn man selbst in einem Glashause sitzt; sonst kann es einem passieren, daß einem die heiße Butter einmal selbst über das Gesicht rinnt . . . (*Forstner: Vom Glashaus?*) Vom Kopf, oder daß man sich, verehrter Herr Abg. Forstner, einmal die eigenen Fenster einschlägt. (*Forstner: Das Glashaus ist aus Glas und nicht aus Butter!*) Herr Abg. Forstner, Sie sehen, ich bin ein außerordentlich aufmerksamer Zuhörer, weil ich mir das in meinem Leben angewöhnt habe, ich habe ausdrücklich gesprochen von Butter am Kopfe und vom Glashause, Sie haben dieser raschen Ideenassoziation scheinbar nicht zu folgen vermocht, daher der Zwischenruf. Das soll aber unsere gegenseitigen Beziehungen nicht stören.

Gestatten Sie, daß ich fortfahre in jener Beweisführung, daß der Abbau außerordentlich ungünstig war, daß der Abbau parteipolitisch aufgepäunt worden ist, eine Aufzäumung, die schärfstens von allen nichtsozialdemokratischen Organisationsvertretern bekämpft wurde.

Nun möchte ich nochmals zur Südbahn zurückkehren, deshalb, weil sich die Bundesbahnverwaltung bemüht gesehen hat, in einer Darstellung in der Öffentlichkeit hier ein falsches Bild dessen zu malen, was sich hier bei den Bundesbahnen tut. Es wurde seinerzeit die Behauptung ausgesprochen, daß bei der ehemaligen Südbahn rigoros abgebaut worden ist, daß man hier jene Richtlinien, die letzten Richtlinien des Abbaues, welche besagten, daß bei einer Dienstzeit von 29 Jahren und 6 Monaten und einem Tage rückstandslos die Leute abgestoßen werden sollten, schon in dem Augenblicke nicht mehr gehandhabt hat, als es sich um sozialdemokratische Personalvertreter, Innerhuber und Kreindl, gehandelt hat. Ich bin überzeugt, es gibt eine Menge solcher Herren, die ihre Vertretungsarbeit darin erblicken, vor allem sich selbst zu schützen, ein Schutz, der

unseres Erachtens nicht in Ordnung ist, um so weniger, wo wir sehen, daß bei der Südbahn durch diesen linear erfolgten Abbau schwere Betriebsstörungen zu befürchten sind. Man ist bei der Südbahn so weit gegangen, die Frontdienstjahre, die sich ein Eisenbahner erworben hat, in die Dienstzeit einzurechnen. Ich verweise darauf, daß wir im Laufe des Krieges eine Reihe von Eisenbahnern hatten, die im engsten Kriegsgebiete sicherlich einen sehr schweren und verantwortungsvollen Dienst zu leisten hatten. Nachdem die Linien der ehemaligen Südbahn zum großen Teil im Kriegsgebiete gelegen waren, entsteht nun auf einmal aus dieser besonderen Betätigung dieser Eisenbahner der Nachteil, daß der Mann abgebaut wird, weil man sagt, du warst im Kriegsgebiete und weil du deine vaterländische Pflicht erfüllt und deiner Pflicht genügt hast, der alle zu genügen hatten, deswegen wirst du um zweieinhalb Jahre früher ausgeschieden. Einem derartigen Abbau die Zustimmung zu geben, erscheint mir etwas sehr Bedenkliches zu sein. Die Bundesbahn-Generaldirektion hat sich bemüht gefühlt, in einer Zeitung das richtigzustellen. Ich möchte von dieser Stelle aus feststellen und die ganze Öffentlichkeit aufmerksam machen, daß es unrichtig ist, wenn in dieser Zeitung behauptet wird, die österreichische Bundesbahnverwaltung hätte ihre Leute genau so hartherzig behandelt als die Südbahner. Ich muß feststellen, daß vielleicht diese geänderte Behandlung der Bundesbahner gegenüber den Südbahnern auf die hervorragende Tätigkeit des wahrscheinlich mit Rücksicht auf seine hervorragende Betätigung nicht abgebauten sozialdemokratischen Personalvertreters Innerhuber zurückzuführen ist.

Wir haben auch noch eine andere schwere Sorge, die schließlich und endlich der Regierung mitgeteilt werden muß. Das ist die systematische, planmäßige, andauernde Zurücksetzung der Südbahner auch heute noch. Klingt es nicht absurd, wenn man bei der jüngsten Besetzung leitender Posten von fünf Werkstätten ausgerechnet diese Posten fünf Juden gibt und dem jüngeren, nur weil er Südbahner ist, einen Posten nicht gibt, sondern sagt, nachdem dein Posten durch die Zusammenlegung aufgehoben ist, wirst du als Dienstjüngerer zum Abbau reif und derjenige, der da 29 Dienstjahre und 6 Monate erreicht hat, bleibt ruhig als Vorstand auf diesem Posten sitzen. Eine derartige Personalwirtschaft gehört vor das Forum dieses Hauses, hier muß doch eine gewisse Einflußnahme auf die Generaldirektion bezüglich der Personalwirtschaft der österreichischen Bundesbahnen in dem Sinne Platz greifen, daß, wie wir unter allen Umständen verlangen müssen, jener parteipolitische Einfluß ausgeschaltet wird, der heute als sozialdemokratischer Einfluß die unglücklichsten Folgewirkungen in persönlicher und in wirtschaftlicher Beziehung gerade bei den Bundesbahnen ausübt.



Wir haben aber auch noch eine andere Frage zu erörtern — und da muß ich mich an den Herrn Bundesminister für Finanzen wenden —, das ist die Frage, warum man trotz dem klaren Wortlaute des Vertrages von Rom, trotz den klaren Bestimmungen des Bundesbahngesetzes noch nicht einsehen will, daß die durch die Verbundlichung in den Dienst der österreichischen Bundesbahnen überführten Südbahner gerade so zu behandeln sind wie die übrigen Eisenbahner. Es ist einfach unerfindlich, daß ein Eisenbahner, der durch 30 Jahre treu seinem Unternehmen gedient hat, nach dem 1. Oktober 1923 nicht mehr Eisenbahner sein soll, daß man ihn als Bundesbeamten behandelt und ihm jene Begünstigung nimmt, die er sich in einer dreißigjährigen, oft fünfunddreißigjährigen Betätigung erworben hat. Es haben in der Budgetdebatte bereits mehrere Redner darauf hingewiesen, daß es nicht angeht, hier von Altruheständlern und Neuruheständlern zu sprechen. Es hat uns tief geschmerzt und befremdet, daß die Regierung zur Stützung ihres Standpunktes, den sie bei dem Prozeß eines Pensionisten vertreten hat, nachträglich eine Verordnung erließ, in welcher sie erklärt: Bundesbahnangestellte vor dem 1. Oktober 1923 sind nach dem 1. Oktober 1923 Bundesangestellte. Da richtete ich an die Regierung und insbesondere auch an den Herrn Minister für Finanzen die Aufforderung, dieser Frage ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden und dafür zu sorgen, daß nicht der Staat durch ein Gericht gezwungen werde, jener Rechtsauffassung Rechnung zu tragen, die nach unserer Meinung zugunsten der Ruheständler der Südbahn, aber auch zugunsten jener Ruheständler spricht, die vor dem 1. Oktober 1923 als alte Bundesbahnruheständler in Pension gegangen sind.

Gestatten Sie mir nur noch kurz einige Abbaufolgen vorzubringen, die wiederum vielfach auf das Konto jener angeblich sozialpolitisch tätigen Herren zurückzuführen sind, die jede Kritik von nichtsozialdemokratischer Seite als Verbrechen, als Schwindel, wie dies den Ausführungen des Herrn Abg. Luttenberger passiert ist, bezeichnen. Wir haben durch den starken Abbau folgendes erreicht. Wir haben auf der alten Südbahn 56 Stationsvorstände abgebaut. Von diesen 56 Stationsvorständen befinden sich noch 47 in ihren Wohnungen, weil sie keine neuen bekommen können. Wir sehen aber die Personalvertretung, die bekanntlich ihrer Majorität nach sozialdemokratisch eingestellt ist, dem Abbau ruhig weiter zustimmen. Da wird kein Unterschied gemacht zwischen qualifizierten und nichtqualifizierten Bediensteten, es wird kein Unterschied gemacht, ob es sich um einen Beamten handelt, der schwer ersetzbar ist oder nicht, sondern alle Betriebe kommen wieder unter den Druck des parteiegoistischen Denkens, Fühlens und Wollens, das besagt: Je mehr alte, ruhige, über-

legene Beamte und Angestellte wir hinauswerfen, je mehr wir das junge, radikale Element, das sich in unseren Reihen befindet, zu einem gewissen Aufstieg befähigen, um so besser dienen wir unseren Interessen. Aber es gibt Interessen, die höher stehen als die des bloßen Parteigetriebes. Ich habe mir hier kurz die finanzielle Auswirkung dieser unglückseligen Personalpolitik zusammengestellt. Ich habe bei neun Stationen — alle Stationen konnte ich nicht nehmen, weil mir nicht alle Daten zur Verfügung gestanden sind — errechnet, daß die Substitution für diese neun alten Beamten, die aus ihrer Wohnung nicht heraus können, Kosten von 46 Millionen in einem Monat verursacht hat. Da muß ich mich doch fragen, ob diese Gelder nicht besser für Wohnungsbauten hätten benutzt werden können, vor allem, um jene beklagenswerten Leute zu erlösen, die, seit Jahren in Eisenbahnwaggons untergebracht, dort ein elendes Dasein zu fristen haben.

Ich möchte aber auch hier wieder auf ein Kapitel sozialdemokratischer Sozialpolitik hinweisen. Ich habe hier den Brief eines armen, auch nach Ihrer Auffassung sicherlich unbestrittenen Proletariers vor mir liegen, und zwar handelt es sich um einen Bahnrichter, der in der Wohnung eines Provisionsfondshauses in Hartberg wohnt. Der arme Teufel hat in Friesach ein eigenes Häufel, er wird aber abgebaut und vom sozialdemokratischen Vertrauensmännerausschuß gedrängt, aus seiner Wohnung in Hartberg herauszugehen, um in irgendeinem Wagon übernachten und leben zu sollen. Hier zeigt sich, ob jener sittliche Ernst, mit dem wir der Beratung des Budgets gegenüberstehen, ob jene Verantwortung, die wir bei all unserem Denken und Lassen in diesen Fragen immer wieder wirksam sein lassen, vielleicht nicht auch diesem Manne mehr dient und nützt als eine bloß agitatorische, hübsche Rede, die sich bei jeder Post des Budgets darauf beschränkt, ein paar Millionen oder Milliarden mehr zu beantragen, ohne zu fragen, wie diese höhere Dotierung eines Ressorts sich in der gesamten Volkswirtschaft auswirkt.

Es haben die Abg. Nieger und Duda ein paar hübsche Worte gesprochen, die mir — ich erkläre es ruhig — aus der Seele geredet waren. Wenn der Herr Abg. Nieger — ich glaube, es war aus Anlaß der Behandlung des Justizkapitels — sagte, es müsse doch unser Koalitionsrecht entsprechend verbessert und modernisiert werden, wir dürfen nicht auf dem Standpunkte der bloßen Deklaration zum Koalitionsgesetz stehen bleiben, und wenn der Herr Abg. Duda sagte, es gibt keine friedlicheren Menschen als die Sozialdemokraten (*Hört!*), so sind das Ausführungen, die ich voll und ganz begrüße, die mir aus der Seele gesprochen sind. Wenn ich jedoch mit der dadurch gewonnenen geistigen und inneren Einstellung Ihre verschiedenen Taten und Handlungen,



meine Herren, unter die Lupe der Kritik nehme, so muß ich sagen, der Abg. Duda sowohl — ich kenne ihn persönlich nicht — als auch der Abg. Kieger — ich kenne ihn ebenfalls nicht persönlich — müssen scheinbar wohl hervorragende, glänzende Menschen sein, aber in der großen Masse der sozialdemokratischen Partei scheinen sie nur Mäuser in der Wüste zu sein, denn in Ihrer Wüste gedeiht kein Koalitionsrecht! Ich versichere Ihnen, wir könnten unter dem bestehenden Koalitionsrecht ganz friedlich nebeneinander leben. Wenn ich aber immer wieder Zuschriften bekomme, die gerade dem Minoritätsvertreter fortwährend auf den Tisch geflattert kommen, dann frage ich mich: Was nützt es denn, vom Koalitionsrecht zu reden, wenn es uns nicht gelingt, wenigstens jene freihetliche Auffassung in das Herz und Gemüt, in das Verantwortungsbewußtsein jedes einzelnen, auch des sozialdemokratisch organisierten Bediensteten oder Parteiangehörigen hineinzubringen? Man muß sich doch sagen, die höchste und schönste Freiheit besteht darin, daß man auch die gegnerische Meinung achtet; man kann sie grundsätzlich bekämpfen, aber man darf sich aus der grundsätzlichen parteipolitischen oder gewerkschaftlichen Einstellung heraus doch nicht dazu hergeben, einen anders organisierten Menschen aus dem Betrieb herauszuschmeißen und ihn brotlos zu machen.

Das wären die Bemerkungen, die ich ganz ruhig zu Ihren Ausführungen machen wollte, und zwar deshalb, weil mir hier ein Brief vom 13. d. M. aus Bregenz in die Hand gekommen ist, zu einer Zeit, wo mir noch die Ausführungen des Abg. Dr. Deutsch schmerzhaft in den Ohren gelitten, der hier vom Denunziantentum usw. sprach, als es sich darum handelte, irgendein Vorkommnis im steirischen Landtage, wo der Abg. Landesrat Dr. Hübler eine Gendarmerieangelegenheit gründlich behandelte, hier zur Sprache zu bringen. Dies wurde hier als Denunziantentum bezeichnet. Ich habe mich später darüber geärgert, mich gekränkt zu haben, weil ich in der Zeitung ebenfalls als Denunziant bezeichnet wurde, und zwar deshalb, weil ich glaubte, meiner Verpflichtung als öffentlicher Vertreter nachzukommen, wenn ich hier im hohen Hause aufzeige, wie der Herr sozialdemokratische Bürgermeister von Bruck an der Mur seine Schulfreundlichkeit bekundet, indem er der dortigen Realschule das Licht abzwinkt und das Wasser entzieht und erst nach wiederholten schwierigen Verhandlungen sich bewegen läßt, den armen Studenten, die dort ihrer Schulpflicht nachgehen, wieder gnädigst das elektrische Licht leuchten zu lassen. Ich wurde deshalb als Denunziant durch die Presse gezogen und ich glaube, kein Hund frißt mehr, wenn er diesen Artikel liest, ein Stück Brot von meiner Hand. Ist es denn nicht Denunziantentum niederträchtigster Sorte, wenn man an die Bundesverwaltung einen Brief schreibt und erklärt: Der

Stationsvorstand Sumetinger hat sofort zu verschwinden, sonst geschieht etwas, weil er mit uns nicht verkehren will, weil er angeblich die Vertrauensmänner nicht anerkennt! Ist es denn nicht Denunziantentum sondergleichen, wenn wir am Franz Josefsbahnhof den berühmten sozialdemokratischen Personalvertreter Innerhuber hören, der erklärt: Diese verfluchte Hafenkreuzlerwirtschaft am Franz Josefsbahnhof hat derartige Zustände gezeitigt, daß der „Abend“ e tutti quanti einschreiten müssen! Es wird erklärt, der dortige Stationsvorstandsstellvertreter Inspektor Schulz betreibe eine geradezu schandbare Protektionswirtschaft. Es geschieht hier daselbe, was von den Herren der sozialdemokratischen Fraktion nicht erst seit heute, nicht erst seit gestern oder vorgestern, sondern seit dem Bestande dieser Partei geschieht: daß man immer wieder bekräftigt, verflucht und verdonnert wurde, daß man gegen das arbeitende Proletariat, gegen die in so schweren Verhältnissen lebenden Eisenbahner die Presse mobilisiert, Leute, die vielfach die Verhältnisse nicht verstehen und dann eben Fehlurteilen mehr zugänglich sind. Hier sehen wir es: der Herr Personalvertreter Innerhuber mobilisiert zwei Redakteure des „Abend“, Dr. Klausner und Kocmata, und steckt ihnen Sachen, die sich auf Grund der gerichtlichen Beweisführung als völlig haltlos, als völlig niederträchtige Entstellung der Tatsachen erweisen und zur Verurteilung der beiden Redakteure geführt haben. Nicht genug daran, beruft man nach Erlassung des Urteils eine große Versammlung ein und erklärt neuerdings: Eine Schandjustiz, der Beweis ist erbracht worden! und ich sehe schon den Abg. Eisler, wie er in seiner obiosen Art, immer nach dieser Seite hin zu reden, wiederum von Klassenjustiz spricht. Wenn man derartige Dinge sieht, muß man sich sagen: Fehlen, irren kann jedermann. Ich bin weit davon entfernt, aus diesen Vorfällen und Beispielen zu deduzieren, die gesamte sozialdemokratische Partei bestünde nur aus schlechten Leuten. Das wäre doch der größte Fehler und die größte Ungerechtigkeit, die man begehen könnte. Aber meine Herren, Sie machen es! Wenn irgend jemand von nichtsozialdemokratischer Seite gefehlt ausspricht, erklären Sie gleich, die ganze nicht sozialdemokratische Couleur kann nicht richtig aussprechen. (Heiterkeit.) Ich muß Ihnen sagen, so geht es nicht. Sie fordern hier eine Kritik heraus, die notwendigerweise ausgefochten werden muß. Ich möchte noch auf etwas hinweisen: Sie reden immer davon, daß Sie Freunde der Freiheit, Freunde der Bildung und Freunde dieser Republik seien, die angeblich nur Sie schützen. Ich frage Sie, wer mehr dazu beiträgt, die Gegnerschaft gegen diesen Volksstaat zu schüren, als diejenigen, die durch eine derartige Handlungsweise das Bewußtsein des einzelnen Staatsbürgers in dem Sinne beeinflussen, daß er sich sagt: Ja, in der Republik bin ich vogelfrei,



da geht es mir schlecht! Daher klammert er sich in seiner Herzensangst an irgendein Ideal und glaubt, es dort besser zu haben. Ich bekenne mich krank und frei und ehrlich zur demokratischen Verfassung. Gerade aus dieser Sorge heraus haben wir ja . . . (Sailer: Republik, nicht Verfassung!) Republik, gewiß. Wenn ich mich zur Verfassung bekenne, bekenne ich mich naturgemäß auch zu der durch die Verfassung eingeführten Form. (Sailer: Eine demokratische Verfassung kann es auch in der Monarchie geben!) Ich weiß nicht, was für einen Staatsrechtslehrer Sie gehabt haben, mein Staatsrechtslehrer hat mich so belehrt. (Heiterkeit.) Ich lasse mich aber jederzeit gerne belehren . . . (Ruf: Republikaner?) Ja, Republikaner! Sehr gerne, aber mit dieser Einschränkung: In der Republik muß die Gewissensfreiheit, die persönliche, die Überzeugungsfreiheit gewährleistet und geachtet werden auch von jenen, die angeblich die einzig wahrhaften, echten Republikaner sind. Jene Republikaner, die nichts Höheres kennen als die gesetzgebende Körperschaft . . . (Sever: Von Gewissensfreiheit verstehen Sie doch nichts!) Herr Abg. Sever, ich hätte lieber gesehen, wenn Sie früher da gewesen wären, da hätten wir Gelegenheit gehabt, uns auseinanderzusetzen. (Sever: Sagen Sie mir es dann später!) Ich werde mich sehr freuen, wenn Sie mit derselben Sachlichkeit all das widerlegen werden, was ich gesagt habe. Aber ich meine, jetzt schließen und dem herbeigekommenen Abg. Sever nur noch eines sagen zu müssen: Ich sprach nämlich von der inneren Freude, die ich hatte, als die Koalitionsfreiheit vom Herrn Abg. Kieger besprochen wurde, und ich frage Sie nun — daß muß hier festgestellt werden —: widerspricht es nicht geradezu schandbar der Koalitionsfreiheit, der Auffassung von der Demokratie . . . (Forstner: Aber das verstehen Sie ja nicht!) . . . der Auffassung . . . (Forstner: Koalitionsfreiheit und Koalitionsfreiheit ist zweierlei!) Gewiß, Herr Abg. Forstner, bei Ihnen ist es auch zweierlei. Die Koalitionsfreiheit gilt in Versammlungen, wo Sie in der Minorität sind; in Versammlungen, wo Sie in der Majorität sind, gilt sie nicht. (Forstner: Das verstehen Sie nicht!) Ich werde mich gerne vom Herrn Abg. Forstner in einem Privatissimum unterrichten lassen. (Zwischenrufe.) Ich meine genau dasselbe wie Sie, nur können Sie es nicht zugeben, weil es Ihnen bitter unangenehm ist, daß nun einmal die sozialdemokratische Koalitionsfreiheit hier entsprechend beleuchtet wird. (Anhaltende Zwischenrufe.)

Ich muß hier — ich bin durch den Herrn Abg. Forstner unterbrochen worden — folgende Tatsache feststellen: Sie sagen, als überzeugungs-treuer Republikaner hat man sicherlich auch die Verpflichtung, jene Institution zu ehren und vor ihr Achtung zu empfinden, von welcher nach unserer

Verfassung, Herr Abg. Forstner oder Herr Abg. Meixner, die ganze Gewalt ausgeht. (Ruf: Sailer!) Also Sailer, es ist kein großes Unglück, ich werde mich aber bemühen, Ihren Namen mir in Zukunft zu merken. Wir haben im burgenländischen Landtag folgendes erlebt: Ein Redakteur, Herr Ambroschitz, schrieb in einer Fastnachts- oder Aprilnummer einen Artikel, der die Person des Herrn Landesrates Till zum Gegenstand einer spöttischen, abfälligen Kritik gemacht hat. Der Redakteur ist ein Kriegsinvalider, er ist Berichterstatter und übt seine Pflicht aus, wenn er im Hause anwesend ist. Dieser Bericht-erstatte wird vom Landesrat Till von rückwärts überfallen und gehorft. (Ruf: Das ist nicht wahr!) Ich bitte schön, das ist so festgestellt. Der Herr Redakteur Ambroschitz ist vom Landesrat Till in der gesetzgebenden Körperschaft, dem burgenländischen Landtag, von rückwärts, als er bei der Tür stehend mit einem Dritten sprach, gehorft worden, Landesrat Till ist davongelaufen. Es wird ja diese Frage ein weiteres Nachspiel haben. (Ruf: Ist schon erledigt!) Ich weiß es nicht. Ich möchte nur feststellen, durch einen derartigen Vorgang wird auch die Achtung vor jenem Parlament . . . (Sailer: Herr Kollege, vielleicht hat der Mann die Ohrfeige verdient und Sie verteidigen ihn!) Was würden Sie sagen, wenn ich Ihnen jetzt erkläre: Wenn Sie alle die Ohrfeigen bekommen hätten, die Sie schon verdient haben, dann wären wir im Recht. (Lebhafte Heiterkeit und Beifall.) Das ist keine Beweisführung. Ich meine daher, wir tun am besten, dieses Kapitel mit folgendem abzuschließen: Wir stimmen für dieses Kapitel, obwohl wir die vielen schweren Fehler und die vielen Bedürfnisse des Verkehrs- und des Postbetriebes sehen, aber wir wissen: ultra posse nemo obligatur. (Forstner: Weil wir nichts zu reden haben!) Es mag Ihrer Auffassung von Demokratie entsprechen, Herr Abg. Forstner, wenn nur Sie glauben, etwas reden zu dürfen, weil Sie vielleicht über jene Manieren verfügen, die Sie mehr in den Vordergrund stellen als ein anderer, der bestrebt ist, sachlich zu sein, auch auf die Gefahr hin, daß er unpopulär wird. Wir werden daher für diese wenig populäre Budgetpost stimmen, weil wir wissen, daß durch diese Budgetpost ein neuer Schritt zum Wiederaufbau unseres armen Vaterlandes gemacht wird. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Eldersch den Vorsitz übernommen.)

Eine Entschließung Klug u. Gen. lautet:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Ausbau der Kärntner Ostbahn und dem damit bedingten Anschluß mit der Weststeiermark erhöhtes Augenmerk zuzuwenden, sowie die geeigneten Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, damit der weite Umweg über Jugoslawien und Obersteiermark



vermieden werden kann, eine kürzere Verbindung mit Westteiermark erreicht wird, da diese Verbindung als Durchzugslinie von Kärnten über Graz und das Burgenland von großem volkswirtschaftlichen Wert ist."

Eine Entschließung Franz Bauer, Dr. Ligner u. Gen. lautet:

"Die Bundesregierung wird aufgefordert, zwecks Verwendung der bestehenden Steyregger Donaubrücke für den Fuhrwerks- und Personenverkehr und Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke mit der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen die erforderlichen Verhandlungen mit allem Nachdruck zu führen."

Diese beiden Entschließungen sind gehörig gezeichnet und werden zur Verhandlung gestellt.

**Zweck:** Hohes Haus! Ich werde nicht dem Beispiel meines unmittelbaren Herrn Vorredners folgen, sondern ich habe mich zum Worte gemeldet, um zum Kapitel 29 sachlich zu sprechen. Würde ich es ebenso machen wie mein unmittelbarer Vorredner, so müßte ich aus seiner Rede die nötigen Konsequenzen ziehen und eine dreistündige Polemik zu einer Sache halten, die gar nicht hieher gehört. Ich habe als Angehöriger der Opposition so viel Verantwortungsgefühl für die Notwendigkeiten des Staates und der Regierung, daß ich mich niemals auf ein derartiges Niveau zu stellen in der Lage wäre, wie mein unmittelbarer Herr Vorredner. Gerade die großdeutsche Partei ist ja als die Stütze der Regierung bekannt und gerade ein Angehöriger dieser Partei gibt sich dazu her, aus einer kurzen Bemerkung, die ein Abgeordneter der Opposition gemacht hat, eine stundenlange, mit allen möglichen Phrasen durchspickte Rede zu halten. Wir haben nichts dagegen, aber ich möchte nur feststellen, daß der Herr Abg. Grailer zum Kapitel 29 verdammt wenig gesprochen, sondern sich nur damit befaßt hat, den Sozialdemokraten zu sagen, daß sie alles mögliche sind, nur keine Sozialisten.

Ich möchte den Herrn Abg. Grailer bitten in Zukunft derartige Dinge zu unterlassen. Überlassen Sie es uns, in den Vertretungskörperschaften, in den wir uns befinden, die uns gutschmeckenden Schritte einzuleiten, und bitte, sich da nicht dreinzumischen.

Es fällt mir gar nicht ein, über den ganzen Schwall von Dingen, die hier vorgebracht worden sind und worin sich kein Mensch besonders ausgekannt hat, irgendein Wort zu verlieren. Ich will mich darauf beschränken, auf jene Dinge zu erwidern, die wirklich greifbar in dieser Rede vorgebracht wurden.

Der Herr Abg. Grailer hat beispielsweise in dem begreiflichen Bestreben, seinen Parteifreund, den Herrn Abg. Klimann in Schutz zu nehmen, eine Lanze für ihn zu brechen, sich auf ein Gebiet ver-

loren, das er nicht vollständig beherrscht. Er hat sich dabei als ein warmer Anhänger des Zehnstundentages entpuppt. Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, daß der Herr Grailer vor einem Jahre, als er noch nicht der großdeutschen Partei angehörte, sondern noch Arbeitervertreter der nationalsozialistischen Partei war (*Hört!*) und der Personalvertretung der Südbahnbediensteten angehörte aber auch schon ganz anders über den Achtstundentag gesprochen hat. Ich erinnere Sie, Herr Abg. Grailer, wie Sie sich damals besonders erwärmten — es ist kein Vorwurf, den ich Ihnen mache — als es sich um die Verlängerung der siebenstündigen Arbeitszeit der Zentralbeamten der Südbahn handelte. Ich bestätige Ihnen sehr gern, daß Sie damals Ihre Pflicht als Personalvertreter vollauf erfüllten, Sie haben sich dafür eingesetzt, daß diese Ungerechtigkeit nicht eingeführt werde. Heute findet der Herr Abg. Grailer auf einmal, daß wir, um die Produktion zu fördern, gezwungen sind, den Unternehmungen Konzessionen bezüglich der Verlängerung des Arbeitstages zu machen. Das ist etwas, was man nicht recht versteht.

Ich möchte dem Herrn Abg. Grailer jene Zeiten in Erinnerung bringen, auf die er sich berufen hat, als die Sozialdemokraten die Macht hatten, und was sich damals auf den österreichischen Eisenbahnen abspielte. Der Herr Abg. Grailer wird sich ganz genau erinnern, daß es die freigewerkschaftliche Organisation der Eisenbahner war und innerhalb dieser wieder gerade die Organisation des Lokomotivpersonals, welche zu einer Zeit, als es noch kein Betriebsrätegesetz und nichts dergleichen gab, schon die Betriebskontrollen bei den Eisenbahnen gründeten, in erster Linie zu dem Zweck, die Bediensteten wieder zur Ordnung zu erziehen, es ihnen plausibel zu machen, daß es notwendig sei zu arbeiten, wenn die Produktion gehoben werden soll.

Wer war denn damals der größte Gegner aller dieser Bestrebungen? Da waren Sie es, Herr Abg. Grailer, der als nationalsozialistischer Personalvertreter erklärte, es sei ein Verrat der sozialdemokratischen Vertrauensmänner, wenn sie sich dazu hergeben, die übrigen Bediensteten zur Arbeit anzutreiben. Wir haben schon damals erkannt, daß es notwendig ist, wenn man so einen zusammengebrochenen Staat wieder aufbauen will, in erster Linie die Produktion zu fördern, wir haben uns offen als Förderer der Produktion bekannt. Weil wir das größte Übel darin erblickten, daß zu wenig gearbeitet wird, haben wir durch die Betriebskontrolle unsere Bediensteten zur Arbeit erzogen. Aber damals haben wir schon erklärt: Die gesetzliche Arbeitszeit beträgt acht Stunden und an diesem Achtstundentag darf nicht gerüttelt werden. Nehmen Sie zur Kenntnis, Herr Abg. Grailer, daß wir auch heute daran nicht rütteln lassen, weil wir



fest davon überzeugt sind, daß nicht vom neun- oder zehntundentag die Hebung der Produktion abhängt, sondern von ganz anderen Dingen, die aber Herr Grailer sich durchaus nicht zu besprechen veranlaßt fühlte, vielleicht deshalb, weil er heute nicht mehr zur nationalsozialistischen Partei, der Vertreterin der Arbeiterinteressen, sondern zu einer anderen Partei gehört.

Der Herr Grailer hat hier zum Beispiel die Rede- wendung gebraucht, nicht nur einmal, sondern wiederholt, der Tenor seiner ganzen Ausführungen war, daß die Sozialdemokraten dort, wo sie die Mehrheit haben, eben parteipolitisch handeln. Das haben Sie schon öfter gesagt, Sie haben einmal, um es zu beweisen, die Südbahnergenossenschaft hier von dieser Stelle besprochen. Das war mir damals zu klein, um es im Parlament zu besprechen.

Aber heute haben Sie Behauptungen aufgestellt, durch welche Sie anständige, im Eisenbahndienst und in der Vertretung der Interessen der Eisenbahner grau gewordene Vertrauensmänner des Eisenbahnpersonals beleidigt und an ihrer Ehre angegriffen haben. Heute ist es daher notwendig, daß man Ihnen das widerlegt. Als Beweis dafür, daß die Sozialdemokraten dort, wo sie die Mehrheit haben, immer nur parteipolitisch vorgehen, hat es der Herr Abg. Grailer gewagt, den Abbau bei den Bundesbahnen und bei der Südbahn ins Treffen zu führen. Ich fühle mich veranlaßt, den Herrn Abg. Grailer daran zu erinnern, daß wir beide es waren, die den Abbau bei der Südbahn geführt haben, daß der Abbau genau nach den Beschlüssen, die wir als Personalvertretung einmütig gefaßt haben, durchgeführt worden ist. Auch heute wird nach den Richtlinien, die wir damals als Personalvertretung beschlossen haben, der Abbau durchgeführt. Nun glaubt aber der Herr Abg. Grailer darin einen Beweis für die Parteipolitik gefunden zu haben. *(Zwischenrufe Grailer.)* Schauen Sie, ich habe Sie ja auch reden lassen. *(Zwischenrufe.)*

**Präsident Eldersch:** Ich bitte den Herrn Abgeordneten, nicht zu unterbrechen.

**Zwenf:** Er führt an, daß der Herr Innerhuber, der Sozialdemokrat, der Personalvertreter, nicht abgebaut worden ist, trotzdem Tausende von Bediensteten abgebaut wurden. *(Grailer: Trotzdem er das Alter hat, das behaupte ich!)* Herr Abg. Grailer, ich möchte Sie auf eines aufmerksam machen: Als Sie und ich in den Nationalrat gewählt wurden, waren wir beide in der Personalvertretung der Südbahn. Wie Sie sich erinnern, habe ich sofort meine Konsequenzen daraus gezogen, weil ich es mit meinem Gewissen nicht vereinbaren konnte, einer Institution noch weiter anzugehören, der ich auf Grund der geschäftsordnungsmäßigen Bestimmungen nicht angehören darf. Damals haben die Vorschriften

bei der Personalvertretung der Bundesbahnen — nicht bei der Südbahn — dahin gelaute, daß ein Personalvertreter nicht Nationalrat sein darf. Weil ich gewußt habe, daß über kurz oder lang, binnen einigen Wochen der Betrieb der Südbahn von der Bundesbahnverwaltung übernommen wird, habe ich mich schon als Bundesbahner betrachtet und habe im Sinne der Bundesbahnvorschriften mein Mandat als Zentralausschußmitglied in der Personalvertretung sofort niedergelegt. Können Sie sich erinnern, Herr Abg. Grailer, wann Sie das Mandat niedergelegt haben? Sie haben es niedergelegt, wie Sie es haben niederlegen müssen, wie es nicht weiter mehr gegangen ist. Wenn ich böshaft wäre, so wie Sie, so könnte ich sagen: umgekehrt wird der Schuh getragen. Sie sehen, für jedes Haderl gibt es einen Stiel, auch für dieses. *(Zwischenrufe.)* Jetzt passen Sie auf, Herr Abg. Grailer! Inzwischen ist das Personalvertretungsstatut bei den Bundesbahnen dahin geändert worden, daß die Bundesbahnbediensteten für die Kosten der Personalvertretung selbst aufzukommen haben. Herr Abg. Grailer, das ist Ihnen doch kein Geheimnis, das wissen Sie ja ganz genau, daß die Bundesbahnverwaltung für die Erhaltung der Personalvertretung nichts mehr oder nur einen ganz geringen Beitrag zahlt und daß die Bediensteten jetzt für die Kosten der Personalvertretung selbst aufzukommen haben. Aus diesem Grunde haben sich auch die Organisationen gesagt — und dazu gehört auch die Deutsche Verkehrsgewerkschaft, der Sie einmal angehört haben . . . *(Grailer: Ich gehöre ihr noch jetzt an!)* Vielleicht gehören Sie ihr auch jetzt noch an. Die Organisationen haben sich also gesagt: ja, wenn wir unsere Vertretungskörper selbst bezahlen müssen, dann lassen wir uns auch von der Verwaltung nicht viel hineinreden, wer da gewählt werden darf und wer nicht. Es ist daher die Abänderung getroffen worden, daß nicht mehr die Organisationsvertreter zu den Verhandlungen des Personal- und Zentralausschusses beigelegt werden, sondern daß die Organisationen selbst berechtigt sind, den vierten Teil der Mandate zu stellen. Es können sogar Leute hineinkommen, die gar keine Eisenbahner sind. Es hat daher die Organisation zu bestimmen, wer hineinkommt. Bei diesem Anlasse ist nun auch die Frage jener Personalvertreter, die nach den Abbaurichtlinien zum Abbau vorgeschlagen werden sollten, weil sie das Dienstalter gehabt oder die anderen Voraussetzungen erfüllt haben, zur Sprache gekommen und bei dieser Gelegenheit haben die Bediensteten gesagt, den Innerhuber zahlen wir uns selber als Personalvertreter, der bleibt darin, der kann nicht abgebaut werden. *(Grailer: Er ist ja aktiv!)* Er ist aktiver Eisenbahner, aber sein Gehalt wird der Bundesbahnverwaltung vom Fonds der Personalvertretung refundiert. *(Zwischenrufe.)* Ich weiß nicht, was



Sie weiter wollen. So schaut die Geschichte aus. Mir ist leid um die Zeit, um mich weiter mit dieser Sache, die ganz bestimmt an diesem Orte nicht vorgebracht werden sollte, abzugeben. Es gibt doch würdigere Dinge, die wir hier zu besprechen haben.

Nur eines möchte ich noch zur Charakterisierung des Herrn Grailer anführen. Er hat beispielsweise behauptet, daß die Sozialdemokraten, dort wo sie die Mehrheit haben, machen, was sie wollen. So haben sie irgendwo keinen Juden abgebaut. (*Grailer: Ich habe von der Besetzung der Posten gesprochen!*) Ich bin ein bißchen weiter weggeessen und weiß nicht, wie das gemeint war, aber das eine habe ich gehört, daß Sie gesagt haben, vier oder fünf Juden sind dort und keiner ist abgebaut worden. Auch hier kann man sagen: umgekehrt wird der Schuh getragen. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich ausspreche, daß in der ganzen Generaldirektion der Bundesbahnverwaltung sich nicht ein einziger Jude befindet. (*Zwischenrufe.*) Kein einziger Hafenkreuzler ist abgebaut worden. Auch ich möchte der Bundesbahnverwaltung heute bestimmte Vorwürfe machen und sagen, daß in dem Bestreben, die Eisenbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten, ganz andere Maßnahmen getroffen werden müssen, als sie die derzeitige Bundesbahnverwaltung trifft.

Wissen Sie, Herr Abg. Grailer, vor allem läßt sich ein kaufmännischer Betrieb nicht auf den Massenstandpunkt eines Dr. Ferjabel oder Dr. Waber einrichten. Es wäre wohl die vornehmste Aufgabe der Bundesbahnverwaltung, dafür Sorge zu tragen, daß die Verwaltung vereinfacht wird und daß die leitenden Posten mit sachmännischen Kapazitäten besetzt werden, unbekümmert um die Rassen- oder Konfessionszugehörigkeit. Es ist mir bekannt, Herr Abg. Grailer, daß man bei der Beistellung der Beamtenschaft für die Generaldirektion der Bundesbahnen nur sehr ungern auf eine gewisse Kapazität verzichtet hat. Dieser Beamte ist in die Bundesbahngeneraldirektion nur deshalb nicht aufgenommen worden, weil er nicht arischer Herkunft war. Sie sehen Herr Abg. Grailer, daß aus dem Vorwurf, den Sie der Organisation oder der Bundesbahnverwaltung, oder ich weiß nicht wem Sie ihn machen, sehr leicht ein Vorwurf gegen Sie dahingehend gerichtet werden kann, daß Sie dort, wo Sie die Macht haben, diese bis zum Äußersten ausnützen. In dem Verwaltungskörper haben Sie als Nationalsozialist die Macht, dort verstehen Sie es sehr gut, unter dem Schlagworte „keine Juden“ sich gegen die Sozialdemokraten zu wehren. Ich glaube, ich habe mich bei der ohnehin ziemlich knapp bemessenen Zeit genügend mit Ihnen Herr Abg. Grailer, beschäftigt, wenn Sie noch weitere Auseinandersetzungen wünschen, vielleicht erledigen wir das in einem anderen Kreise.

Wir wollen aber nicht mit diesen Dingen hier das hohe Haus entwürdigen, mit denen Sie uns provoziert haben. Vielleicht werde ich noch im Laufe meiner weiteren Ausführungen bei einzelnen Kleinigkeiten ebenfalls an Sie erinnert werden.

Ich habe mich, wie ich schon früher erklärt habe, zum Worte gemeldet, um zum Kapitel 29 des Budgets sachlich zu sprechen. Ich habe in der Rede des Herrn Berichterstatters zu Kapitel 29 zunächst einige Aufklärungen über die großen Differenzen vermittelt, die sich beim Vergleich des Voranschlages vom Jahre 1924 mit den Bundeszuschußziffern für das Jahr 1923 ergeben. Allerdings ist im gedruckten Bericht eine Bemerkung enthalten, nach welcher der Voranschlag für 1923 nicht als Vergleichsbasis für die Ziffern für 1924 geeignet ist. Aber die Frage steht meiner Ansicht nach so: Wenn diese Ziffern in der letzten Rubrik „Ausgaben für das Jahr 1923“ Ziffern aus dem Bundesvoranschlag für das Jahr 1923 sind und nicht dem tatsächlichen Abgang des Betriebes entsprechen, so müßte das wohl im Betriebsvoranschlag ersichtlich sein. Wenn das aber der wahre Betriebsabgang ist, dann wäre diese Bemerkung in dem Bericht eigentlich überflüssig. Ich habe gehofft, daß uns der Herr Berichterstatter in dieser Richtung einige nähere Informationen geben wird.

Im übrigen ist zum Kapitel 29 von unserem Gesichtspunkte aus wohl dasselbe zu sagen, was Abg. Dr. Bauer anlässlich der Generaldebatte zum Bundesvoranschlag überhaupt gesagt hat. Auch mir wird es sehr schwer, an die Wahrheit der Ziffern zu glauben, die die Bundeszuschüsse im Titel 1 und 2 des Kapitels 29 behandeln. Kein Kenner der Eisenbahnverhältnisse wird glauben können, daß es möglich sei, mit einem Schlage von einem Jahr auf das andere einem Betriebe wie es die Bundesbahnen sind, 841,9 Milliarden an Bundeszuschüssen zu entziehen, wo andererseits nur eine Erhöhung der Einnahmen um 32 Milliarden vorgesehen ist. (*Dr. Odehnal: Die Verkehrssteuern werden kompensiert!*) Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, daß, während im Jahre 1923 noch ein Bundeszuschuß von 1245 Milliarden Kronen — nach Abzug der 666 Milliarden, die durch die Eisenbahnverkehrssteuern kompensiert erscheinen — und für die Südbahn ein Bundeszuschuß von 310 Milliarden — ebenfalls nach Abzug der 200 durch die Verkehrssteuern kompensierten Milliarden —, also zusammen ein Zuschuß von 1555 Milliarden notwendig war, in dem Bundesvoranschlag für 1924 für Bundesbahnen und Südbahn zusammen nur mehr ein Betrag von 713 Milliarden vorgesehen ist — wovon wieder die Lasten aus dem Südbahnabkommen allein 191 Milliarden Kronen betragen — und an wertvermehrenden Aufwendungen für die Südbahn nur 40 Milliarden vorgesehen sind, für



die Bundesbahnen 468 Milliarden, nach Abzug aller dieser Posten also zusammen 508 Milliarden gegen 573 Milliarden des Vorjahres. Von diesen 508 Milliarden, die an wertvermehrenden Aufwendungen vorgesehen sind, sind wieder 297 Milliarden für die Durchführung der Elektrifizierung gedacht, so daß eigentlich an wertvermehrenden Aufwendungen nur der verhältnismäßig geringe Betrag von 211 Milliarden an Zuschuß für Bundesbahnen und Südbahn — die anderen Titel berücksichtige ich vorläufig nicht — vorhanden ist. Es ist darüber daselbe zu sagen, was Dr. Bauer in der Generaldebatte ausgeführt hat, daß auch hier für die bevorstehende Besoldungsregelung der Eisenbahnbediensteten gar nichts vorgesehen ist, die jedenfalls auch wird erfolgen müssen, da sie den Bundesangestellten schon zugesprochen worden ist. Ja selbst die Erhöhung vom Herbst in der Höhe von 20 bis 40 Prozent ist darin nicht berücksichtigt worden und verschiedenes andere mehr. Aus diesen Ziffern geht meiner Ansicht nach doch klar und deutlich die vielleicht löbliche Absicht der Bundesregierung hervor, durch Autonomisierung der Bundesbahnen auch eine möglichst rasche Unabhängigkeit derselben vom Bundesbudget überhaupt zu erzielen. Wenn sich gegen dieses Bestreben auch gar nichts einwenden läßt, im Gegenteil es gewiß allseits begrüßt werden würde, wenn es gelänge, in absehbarer Zeit eine solche vollständige Unabhängigkeit der Bundesbahnen von den Staatsfinanzen zu erzielen, so muß doch auf die Gefahren aufmerksam gemacht werden, die gerade durch ein so rasches Tempo in dieser Vervollständigung für die Bundesbahnen und den Staat selbst hervorgerufen werden.

Ich weiß genau, daß diese hier von mir angeführten Ziffern den im Betriebsvoranschlag vorgesehenen Bedürfnissen der Bundesbahnen entsprechen, aber dieser Betriebsvoranschlag ist meiner Ansicht nach schon unter dem Einfluß dieser Unabhängigkeitsbestrebungen erstellt worden, unter dem Drucke der Bundesfinanzierungsmethoden, und zwar ohne daß dabei gewisse Betriebsnotwendigkeiten berücksichtigt worden wären, wahrscheinlich in dem Bestreben, sich das Wohlwollen des Generalkommissärs Dr. Zimmermann nicht zu verscherzen. Aber gerade darin liegt eben die Gefahr für die österreichischen Bundesbahnen, daß die jetzigen Unterlassungssünden sich vielleicht später sehr empfindlich rächen werden. Meiner Ansicht nach ist für die Sanierung der Bundesbahnen gar nichts gemacht, wenn nur getrachtet wird, Ersparungen nur deshalb zu erzielen, um über das Jahr 1924 hinauszukommen. Ich glaube, mit diesem Vorgange ist für die Sanierung der österreichischen Bundesbahnen nichts gemacht.

Herr Grailer, bleiben Sie vielleicht einen Moment da, es würde Sie sehr interessieren, wenn Sie mich zwei Minuten anhören würden. (Grailer: Sehr

gerne!) Dann können Sie ja hinaus gehen. Der Herr Abg. Grailer hat ebenfalls gegen diese Ersparungen, die die Bundesbahnverwaltung zu erzielen trachtet, Beschwerde geführt, es ist ihm aber nicht eingefallen, die Ursachen dieser Ersparungen, zu welchen sich die Bundesbahnverwaltung gezwungen sieht, zu kennzeichnen, die doch nur in den kleinlichen budgetären Bedenken zu suchen sind, die hier zum Ausdruck kommen, sondern er hat sich veranlaßt gefühlt, gegen die Zentralisationsbestrebungen der Bundesbahnverwaltung loszugehen. (Grailer: Sie sind ein Freund der Zentralisation?) Selbstverständlich bin ich ein Freund der Zentralisation. Wir anerkennen die Bestrebungen der Bundesbahnverwaltung nach Zentralisation, aber wir verlangen, daß der Bundesbahnverwaltung sowohl als auch den einzelnen Dienststellen mehr Freizügigkeit gegeben wird. Auch die Bundesbahnverwaltung selbst müßte mehr Freizügigkeit im Budget haben, denn mit diesen 211 Milliarden wird die Bundesbahnverwaltung ... (Dr. Odehnal: Das Budget hat ja die Verwaltung selbst aufgestellt!) Ich weiß, ich komme noch darauf zurück und werde der Bundesbahnverwaltung auch den Vorwurf nicht ersparen, daß sie aus Angst, sich die Gnade des Herrn Dr. Zimmermann zu verscherzen, dieses Budget schon so aufgestellt und darin nur getrachtet hat, Ersparungen und Verminderungen der Ausgaben nachzuweisen auf die Gefahr hin, daß in den Jahren 1925 und 1926 oder in den späteren Jahren sich diese Sünden dadurch rächen werden, daß die Bundesbahnen dem Staate die doppelten und dreifachen, vielleicht noch höhere Kosten verursachen werden. Das wollte ich Ihnen, Herr Grailer sagen, weil ich weiß, Sie lieben es draußen in der Provinz von allen diesen Dingen zu sprechen. Da haben Sie nun mehr Material dazu.

Der Zustand der österreichischen Eisenbahnen ist heute kein derartiger, daß man sagen könnte, die Eisenbahnen können auf eine ausgiebige Bundeshilfe verzichten. Die österreichischen Eisenbahnen waren ja niemals voll auf der Höhe. Aber vor dem Kriege haben sie wenigstens den an sie gestellten Anforderungen recht und schlecht entsprochen. Es war auch möglich, die in den Eisenbahnen investierten Kapitalien, wenn auch mäßig, zu verzinsen; zum Teil haben sie mit Defiziten gearbeitet. Aber wenn vor dem Kriege die Eisenbahnen den Anforderungen entsprachen, so war dies nur dadurch möglich, daß die Betriebsmittel in betriebsfähigem Zustande erhalten worden sind, daß immer rechtzeitig Verbesserungen und Reparaturen vorgenommen wurden und daß alljährlich die notwendigen Nachschaffungen durchgeführt worden sind. So war es möglich, die Eisenbahnen so ziemlich auf der Höhe zu erhalten. Dann ist aber eine Zeit gekommen, wo all diese Dinge ausgeblieben sind. Während der ganzen Dauer des Krieges ist für die Eisenbahnen nichts gemacht worden. Es ist für die



Reparatur der Fahrbetriebsmittel nichts unternommen worden, die Gleisanlagen wurden nicht ausgebessert, von Verbesserungen war keine Rede. Gebaut wurde gar nichts, mit Ausnahme jener Bauten, die im Interesse des Krieges aufgeführt wurden, sich aber nach Beendigung des Krieges für den Wirtschaftsverkehr vollständig nutzlos erwiesen. Nicht nur, daß nichts gemacht werden konnte, es sind auch die bestehenden Werte bei den Eisenbahnen systematisch zugrunde gerichtet worden. Man hat wertvolle Bestandteile von Betriebsmitteln dem Krieg einfach zum Opfer gebracht. Man hat beispielsweise das Messing von den Waggons und Lokomotiven abmontiert, man hat die teureren, auf 20 bis 30 jährige Lebensdauer berechneten Kupferfeuerbüchsen aus den Lokomotiven herausgenommen, sie zu Geschossen verwendet und durch gußeiserne ersetzt, wodurch neuerliche Schädigungen entstanden sind. Als der Krieg beendet war, haben sich die Siegerstaaten, beziehungsweise die von uns abgetrennten Staaten in den Waggonpark der österreichischen Eisenbahnen und in die besten, modernsten Lokomotiven der österreichischen Eisenbahnen geteilt, so daß wir einen Zustand hatten, von dem wir sagen mußten, die österreichischen Eisenbahnen sind vollständig zugrunde gerichtet. Naturgemäß konnte gleich nach dem Zusammenbruch auch nichts gemacht werden, denn es fehlte an allem Notwendigen, um diesen Zustand zu beheben. Es fehlte an Rohmaterialien, die vom Auslande nicht beschafft werden konnten, es fehlte an den nötigen Einrichtungen, es fehlte aber auch an der nötigen Arbeitsfreude unter den Bediensteten, weil die Menschen, die fünf Jahre hindurch für etwas ganz anderes erzogen wurden, nicht sofort begreifen konnten, daß sie arbeiten und Ordnung halten müssen. Kurz, es konnte erst in den letzten Jahren wieder einiges an Reparaturen nachgeholt werden, wenn auch gewiß nicht alles. So viel wurde nachgeholt, daß geringere Reparaturen wieder regelmäßig durchgeführt werden und daß darauf gesehen wird, die Betriebsmittel auch betriebsfähig zu erhalten, so daß auch die Bahnen heute wieder so zur Not den an sie gestellten Anforderungen entsprechen. Aber ich möchte das hohe Haus bitten — ich bin in der angenehmen Lage, als Eisenbahner dem hohen Hause vielleicht ganz wertvolle Mitteilungen machen zu können —, sich von diesem Schein nicht täuschen zu lassen. Es ist nur ein trügerischer Schein, wenn es so aussieht, als ob die Eisenbahnen Deutschlands wieder auf der Höhe der Zeit wären; die geringste Unterlassung der Betriebsnotwendigkeiten kann und muß uns wieder in denselben ohnmächtigen Zustand zurückversetzen, aus dem wir kaum heraus sind. Es ist schon notwendig, daß den Österreichischen Bundesbahnen mit anderen Mitteln zu Hilfe gekommen wird, als sie hier in diesem Voranschlage vorgesehen sind.

Die Österreichischen Bundesbahnen leiden trotz des gegenteiligen Berichtes des Sir William Acworth an einem großen Mangel an Lokomotiven. Sir Acworth hat in seinem Bericht geschrieben, daß auf den Betriebskilometer der österreichischen Eisenbahnen 0·5 Lokomotiven entfallen, daß das viel zu viel oder zumindest genügend ist, weil doch bei den schweizerischen Eisenbahnen nur 0·4 Lokomotiven auf den Betriebskilometer entfallen. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß dieser Vergleich nicht ganz stichhaltig ist, denn von den 2661 Lokomotiven, die im Jahre 1923 noch den österreichischen Bahnen zur Verfügung gestanden sind, ist inzwischen ein größerer Teil wieder abgegeben worden. (*Widerspruch.*) Ich kann mich noch erinnern, daß die Südbahn allein erst vor 4 bis 5 Monaten 242 Lokomotiven an Jugoslawien abgegeben hat. (*Minister Dr. Schürff: Das ist die Aufteilung der Strecke!*) Ja, das ist die Aufteilung der Strecke. Es handelt sich also nicht mehr um 2661 Lokomotiven, sondern um weniger, es entfallen daher auf den Betriebskilometer nicht 0·5, sondern vielleicht etwas mehr als 0·4 Lokomotiven. Nun sagt Sir Acworth, daß die schweizerischen Bundesbahnen, trotzdem dort nur 0·4 Lokomotiven auf den Betriebskilometer entfallen, noch in der Lage sind, Lokomotiven abzugeben. Hier ist wohl auf Folgendes aufmerksam zu machen: Nach dem Bericht des Sir Acworth selbst haben die schweizerischen Bundesbahnen 60 Prozent moderner, vollwertiger Lokomotiven, wogegen die österreichischen Bundesbahnen sich noch mit sehr alten Lokomotiven behelfen müssen. Wir haben beispielsweise heute noch Lokomotiven im Dienst, die schon bei Eröffnung der Semmeringbahn verwendet worden sind, dann die Serie 33 bei der Südbahn und die Serie 29. Selbst nach dem Bericht des Sir Acworth haben die 895 im vergangenen Jahre den Bundesbahnen zugewiesenen Lokomotiven ein Durchschnittsalter von 31½ Jahren. Es ist ein gewaltiger Unterschied, ob ein Eisenbahnbetrieb mit modernen Lokomotiven geführt wird oder mit 30, 40, 50jährigen Lokomotiven. Denn die Lokomotiven, die vor 30, 35 oder 40 Jahren gebaut worden sind, sind natürlich den damaligen Verkehrsverhältnissen entsprechend gebaut worden. Auch die Lokomotivbautechnik war noch nicht soweit entwickelt wie heute; sie sind von bedeutend minderer Leistungsfähigkeit als die modernen Lokomotiven. Ich möchte das nur an einem Beispiel beweisen: Eine Güterzuglokomotive der jüngsten Zeit befördert beispielsweise auf einer Strecke mit einer Maximalsteigung von 5 Promille mit Leichtigkeit eine Belastung von 600 bis 650 Tonnen, mit einer Geschwindigkeit von 40 Kilometer. Um diesen Zug befördern zu können, müßten 2 Lokomotiven, die vor 35 Jahren zu dem Zweck gebaut worden sind, eingespannt werden, weil eine ebenfalls dreifach gekuppelte Loko-



motive mit einem solchen Dienstalter höchstens eine Last von 390 bis 400 Tonnen zu befördern in der Lage ist. Es müssen also zum großen Teil bei den Österreichischen Bundesbahnen insbesondere im Güterzugsdienst dort, wo vielleicht die schweizerischen Bundesbahnen nur eine Lokomotive verwenden müssen, zwei verwendet werden. Es ist daher der Vergleich mit den schweizerischen Bundesbahnen durchaus nicht stichhaltig, wenn er auch von Minister Neworth aufgestellt wurde, weil sich das in der Praxis ganz anders abwickelt. Als Lokomotivführer von Beruf kann ich dem hohen Hause mitteilen, daß sich in der praktischen Dienstesausübung bei den Österreichischen Bundesbahnen ein kolossaler Mangel an Lokomotiven bemerkbar macht. Es wird daher, wenn wenigstens der jetzt bestehende Betriebszustand der Eisenbahnen aufrechterhalten werden soll, Sorge dafür getragen werden müssen, daß auch auf diesem Gebiete etwas mehr gemacht wird. Ähnlich verhält es sich mit dem Bau- und Bahnerhaltungsdienst. Es ist in letzter Zeit auf dem Gebiete der Gleis- auswechslungen sehr wenig geschehen und sogar Minister Neworth gibt zu, daß selbst unter Annahme einer 25jährigen Lebensdauer der Gleise noch 2280 Kilometer mit der Auswechslung im Rückstande sind. Das ganze Netz der Österreichischen Bundesbahnen einschließlich der Südbahn beträgt heute 5000 Kilometer; also zirka 44 Prozent der gesamten Gleise sollen in der nächsten Zeit ausgetauscht werden. Das alles kostet Geld. Womit soll das die Bundesbahnverwaltung machen? Dabei will ich von der Notwendigkeit des Ausbaues der Stationen, Gleisanlagen der Bahnhöfe usw. gar nicht sprechen. Es haben verschiedene Abgeordnete dasselbe Lied gesungen, sogar der Abg. Bichl hat bittere Klage über die Verkehrsverhältnisse im Innviertel geführt, die Verkehrsverhältnisse werden infolge der Ersparungsmethoden, zu denen die Bundesbahnverwaltung durch die Kleinlichkeit der Budgeterstellung gezwungen wird, von Tag zu Tag schlechter.

Wie ich schon eingangs meiner Ausführungen erwähnt habe, ist in dem Budget für die Besoldungsregelung der Angestellten der Bundesbahnen nichts vorgesehen. Es ist auch gar nichts für eine planmäßige Schulung des Personals im österreichischen Eisenbahndienst eingestellt. Der Beruf des Eisenbahniers ist nicht so zu erlernen wie irgendein anderer Beruf. Er kann weder in der Volksschule, noch in der Mittelschule, noch an der Hochschule gelernt werden. Angelernt wird er ja, aber nicht in zwei oder drei Jahren wie ein anderer Beruf. Um einen qualifizierten Eisenbahner des exekutiven Dienstes ausbilden zu können, ist jahrelange praktische Erfahrung in der Ausübung des Dienstes notwendig. Wir haben früher beispielsweise im Schnellzugsdienst immer nur die ältesten Lokomotivführer verwendet

— dasselbe war beim Zugsbegleitungsdienst der Fall — weil das der gefährlichste und verantwortungsvollste Dienst ist, der erfordert, daß der Mann, der auf der Maschine steht und dem Tausende von Menschenleben anvertraut sind, auch wirklich verlässlich ist. Diese Verlässlichkeit erwirbt man sich nicht durch irgendeine Prüfung oder Instruktion oder durch irgendwelche Vorschriften, sondern nur durch die Erfahrung. Wir haben in der letzten Zeit leider einen kolossalen Personalabbau gehabt. Dieser Abbau ist zum großen Teil auf Wunsch der Organisationen, der Personalvertretung nach rein menschlichen Grundsätzen durchgeführt worden, das heißt so, daß neben den Schädlingen des Eisenbahnbetriebes, neben jenen Menschen, deren dienstliche Führung eine derartige ist, daß sie sich mit ihrem Beruf nicht in Einklang bringen läßt, in erster Linie jene abgebaut wurden, die vom Abbau am wenigsten hart betroffen wurden, das sind naturgemäß die mit höherer oder voller Pension. Wir haben also mit dem Umstand zu rechnen, daß der größte Teil der älteren Bediensteten des Exekutivdienstes abgebaut wurde. Der Eisenbahndienst wickelt sich mit dem jüngeren Personal ab, das noch nicht solche Erfahrungen hat wie das alte. Dieser Mangel an Erfahrungen muß nun durch planmäßige, systematische Schulung ersetzt werden. Natürlich darf dieser Unterricht nicht so durchgeführt werden, wie das früher geschah, daß man den allerjüngsten Ingenieur ausuchte und beauftragte, die Schulung der Lokomotivführer, Zugsbegleiter, Verschieber, Verkehrsbeamten, vorzunehmen, der seine Weisheit aus den Vorschriften, aus den veralteten Vorschriften geschöpft hatte. Der Unterricht muß von sachmännischen Kapazitäten, von einem Praktiker durchgeführt werden. Das muß ermöglicht werden. Wir haben ja schon ganz schüchterne Versuche auf diesem Gebiete gemacht. Auf Wunsch der freigewerkschaftlichen Organisation wurde im Wiener Arsenal eine Fachschule der Lokomotivführer und Heizer gegründet, die später auch auf andere Kategorien erweitert wurde. Aber es hat den Anschein, als ob es ganz unmöglich wäre, diese Schule, die für Wien besteht, auch auf die Provinz auszuweiten oder sie hier weiter zu entwickeln. Alle Bestrebungen und Versuche scheitern an den kleinsten budgetären Bedenken der Bundesbahnverwaltung, von denen ich früher schon gesprochen habe. Ich möchte von dieser Stelle aus die Bundesbahnverwaltung warnen, hier allzu knauserig vorzugehen. Denn nur zu leicht könnte durch mangelhafte Schulung und zu starken Personalabbau auch in Österreich ein zweites Bellinzona vorbereitet werden. *(Sehr richtig!)*

Ich möchte das hohe Haus noch bitten, ja nicht der Meinung zu sein, daß es sich hierbei um Fragen der Eisenbahnbediensteten handelt. Das ist etwas, was die gesamte Bevölkerung interessiert. Das



gesamte reisende Publikum muß ein Interesse an der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit haben, die leider schon sehr gelitten hat und die, wenn weiter so gewirtschaftet und abgebaut wird, auf ein noch tieferes Niveau sinken könnte.

Man erhofft sich nun sehr viel von dieser Kommerzialisierung der Eisenbahnen. Ich möchte im Vorhinein darauf aufmerksam machen, daß damit allein, daß man sagt, die Eisenbahnen werden jetzt nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet, für den Wiederaufbau, für die Sanierung der Eisenbahn wohl verdammt wenig getan ist. Nach dem Bundes-eisenbahngesetze sollen ja die Bundesbahnen selbständig und nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet werden. Was wir bisher gesehen haben, ist aber nur, daß an Stelle des Verkehrsministeriums als oberste Verwaltungsstelle die Generaldirektion eingesetzt und dieser eine Verwaltungskommission beigegeben wurde. Der nach außen hin sichtbare Unterschied ist der, daß nicht mehr der Herr Bundesminister für Verkehr oberster Chef der Eisenbahnverwaltung ist, sondern der jeweilige Präsident der Verwaltungskommission, im gegenwärtigen Zeitpunkte der Herr Präsident Günther.

Ich komme jetzt zu einem Kapitel, bei dem es mir auch wieder sehr angenehm wäre, wenn der Herr Grailier anwesend wäre. Er hat die heftigsten Vorwürfe gegen die Bundesbahnverwaltung wegen der Zentralisationsbestrebungen des Verwaltungsdienstes erhoben. Ich sage ganz etwas anderes. Bei aller Anerkennung der Ersparnis- und Verbesserungsbestrebungen des Herrn Präsidenten möchte ich in erster Linie den Wunsch äußern, er möge den Kardinalgrundsatz nicht übersehen, daß unter Ersparnissen im Saatgut unausweichlich der Ernteertrag leidet. Wer wenig oder nichts sät, wird auch wenig oder nichts ernten. Wir würden wünschen, daß der Herr Präsident der Bundesbahnen dem Herrn Finanzminister nicht so sehr zu Gefallen sei, daß er etwas weniger an den Herrn Generalkommissär Dr. Zimmermann denken und sich dafür mehr mit den Betriebsnotwendigkeiten in dem Sinne befassen würde, daß er sie selbständig so durchführt, wie es richtig ist. Ich mache darauf aufmerksam, daß die gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner wiederholt ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen haben, alles zu tun, was in ihrer Kraft liegt um die Österreichischen Bundesbahnen dorthin zu bringen, wohin sie gehören, und sie von den Staatsfinanzen vollständig unabhängig zu machen. Daß hat die freigewerkschaftliche Organisation und deren Vertrauensmänner schon zu einer Zeit getan, wo es überhaupt keine staatliche oder Verwaltungsautorität gegeben hat. Damals sind die Vertrauensmänner unter Lebensgefahr zu den Eisenbahnern gegangen, die es nicht verstehen wollten, daß sie jetzt auf einmal arbeiten sollen, obwohl sie nichts zu essen

bekommen und nichts anzuziehen haben, und haben sie dazu bewogen, zur Ordnung und zur Arbeit zurückzukehren. Das war möglich und die Organisation und die Vertrauensmänner sind auch heute bereit, auf die Massen der Bediensteten in der Richtung einzuwirken, daß alles geschieht, was in der Macht der Eisenbahnbediensteten liegt, um dabei mitzuhelfen, daß die Eisenbahnen selbständig gemacht werden können. Die Massen der Eisenbahner sind bereit, ihre ganze Kraft in den Dienst dieser Sache zu stellen; allerdings kann diese Bereitwilligkeit nicht so aufgefaßt werden, wie sie der Herr Präsident der Bundesbahnen aufzufassen scheint, wenn er auf der anderen Seite alles daran setzt, die erworbenen Rechte der Eisenbahner irgendwie zu umgehen. Ich möchte von dieser Stelle aus sagen, daß der Herr Präsident der Bundesbahnen mit der gewerkschaftlichen Organisation einen sehr harten Strauß zu bestehen haben wird, wenn er bei seinen Bestrebungen bleibt, das Einkommen der Bediensteten zum großen Teil in die Nebenbezüge zu verlegen, womit ja nichts anderes bezweckt wird als die Reduzierung der ohnehin unzulänglichen Pensionen. Der Herr Präsident der Bundesbahnen wird eine sehr harte Nuß zu knacken bekommen, wenn er bei diesen Bestrebungen bleibt. Wir glauben an die Bereitwilligkeit und an den ernststen Willen des Präsidenten der Bundesbahnverwaltung, die Eisenbahnen wirklich nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten; er scheint aber hier ziemlich ohnmächtig zu sein und es scheint eine andere Macht größer zu sein als die Macht des Herrn Präsidenten selbst. (*Ruf: Vielleicht der Smejkal!*) Nein, der Smejkal hat ja dort nicht viel zu reden, aber es gibt da eine andere Organisation. Ich habe früher schon Gelegenheit genommen, über die Geschichte mit der absoluten Reinhaltung der Generaldirektion von nichttarifischen Beamten zu sprechen. Nach meiner Ansicht wäre es die vornehmste Pflicht der Bundesbahnverwaltung, alles daranzusetzen, um eine Vereinfachung der Verwaltung zu erzielen und die einzelnen Posten mit wirklichen Kapazitäten zu besetzen, nicht aber darauf zu schauen, welcher Klasse oder welcher Konfession der betreffende Beamte angehört. Wenn es die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung wäre, auf jeden Fall die Eisenbahnverwaltung frei von Juden zu halten, so könnten wir heute ruhig sagen, es ist dem Herrn Präsidenten das Werk gelungen, aber ich glaube, daß dies nicht die oberste Aufgabe ist, sie kann höchstens sekundäre Bedeutung haben. Die vornehmste Aufgabe ist wohl die andere und auf dem Gebiete haben wir allerdings noch sehr wenig gesehen.

Der Herr Präsident Günther scheint bei den Bundesbahnen dieselbe Funktion übernommen zu haben, wie sie der Ersparungskommissär Hornik im Staate übernommen hat. Er ist ein ebenso



folgsamer Vollstrecker der Weisungen des Herrn Dr. Zimmermann, als wie es der Herr Dr. Hornik war. Ich möchte da folgendes sagen. Wir weinen ganz bestimmt dem Herrn Ersparungskommissär Hornik keine Träne nach, er war ein sehr williger Ausüber alles dessen, was von oben gewünscht wurde. Er war sehr beliebt in der Verwaltung und auch vielleicht beim Herrn Generalkommissär Zimmermann, solange er in den Reihen der unteren Angestellten die Rolle des Hechten im Karpfenteiche übernommen hat und möglichst viele Karpfen aus diesem Teiche vertilgt hat. In dem Moment aber, wo er Miene gemacht hat, auch in das tiefere Wasser hineinzuschwimmen, um sich dort ein paar Kapitalkarpfen auszusuchen, ist er vom Herrn Bundeskanzler aufs Trockene gesetzt worden. Der Herr Präsident Günther hat bis jetzt genau dasselbe bei den Bundesbahnen gemacht, was der Herr Ersparungskommissär Hornik gemacht hat. Wir trauen es aber dem Herrn Präsidenten zu, daß er sich auch traut, in Ausübung dieser Rolle ins tiefere Wasser hineinzuschwimmen, wir wünschen aber auch, daß ihm da nicht dasselbe Schicksal beschieden ist, welches dem Ersparungskommissär Hornik beschieden war.

Es ist eine altbekannte Tatsache, daß sowohl die Bundesbahnverwaltung als auch die Verwaltung der ehemaligen Südbahn seit Jahren, vielleicht seit Jahrzehnten an einer Hypertrophie von akademisch gebildeten Personen gelitten hat und daß die Bundesbahnverwaltung auch heute noch insbesondere an dem Überfluß von Juristen leidet. Die logische Folge ist, daß es einen großen Mangel an wirklich kaufmännisch oder eisenbahntechnisch gebildeten Menschen in der Eisenbahnverwaltung überhaupt gibt. Wenn es nun dem Herrn Präsidenten gelingt, hier Wandel zu schaffen, so wird damit ganz bestimmt ein gewaltiger Schritt nach vorwärts gemacht, auf dem Wege zu der vollen Unabhängigkeit der Bundesbahnen von den Finanzen des Staates. Solange aber auch die Bundesbahnverwaltung nur eine Unterkunftsstelle für Akademiker darstellt, solange die Akademiker angestellt und gehalten werden nur deshalb, weil sie akademisch gebildet sind, solange es nicht gelingt, die einzelnen Posten auch wirklich nach ihrem Bedarfe mit den geeigneten Männern zu besetzen, solange kann auch von einer Verwaltung der Eisenbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen gar keine Rede sein. Auf jeden Posten der richtige Mann!

Ein großes Übel in der Bundesbahnverwaltung ist der unendliche Instanzenzug — ich will das hohe Haus da nicht allzusehr ermüden, sondern möchte nur mit einigen ganz kurzen Strichen diese Frage behandeln — und die geringe Verantwortlichkeit oder die verschiedenartige Verantwortlichkeit. Es ist eine charakteristische Erscheinung bei dieser Verwaltung, daß niemals derjenige, der etwas anschafft,

auch für die Durchführung verantwortlich gemacht wird, wenn die oberste Verwaltungsstelle irgendeinen Befehl hinausgibt, so wird nicht die ihr untergeordnete Stelle für die Durchführung des Befehles, sondern für die richtige Weitergabe dieses Befehles verantwortlich gemacht. So geht es hinunter bis zur fünften, manchmal bis zur sechsten Instanz, bis endlich irgendwo ein Partieführer in einer Werkstätte oder ein Bahnrichter auf der Strecke gefunden wird, der dann auch für die Durchführung verantwortlich gemacht wird, aber nicht der Sektionsvorstand. In der Regel ist der verantwortlich, der die Arbeit macht. Das ist ein gewaltiges Übel in der Bundesbahnverwaltung. Ein noch größeres Übel ist es, daß die einzelnen Verwaltungsstellen sehr einträchtig nebeneinander statt miteinander arbeiten und jede eifrigst bemüht ist, nichts von der anderen zu erfahren. Die gegenseitige Fühlungnahme der Verwaltungsstellen untereinander und mit der obersten Verwaltungsstelle ist sehr mangelhaft. Man hat auch versucht, diesem Übelstande abzuweichen. Man hat beispielsweise die Fachdirektionen aufgelassen, aber die Fachabteilungen sind geblieben und werden nun bei den einzelnen Linien von der Betriebsdirektion gekrönt. Diese Fachabteilungen arbeiten nun nach wie vor einträchtig nebeneinander anstatt miteinander und trachten auch weiterhin, nichts von der anderen zu erfahren.

Der Herr Abg. Grailer hat hier sehr viel von der Beschaffungsstelle gesprochen und sich sehr gegen die Zentralisationsbestrebungen auf diesem Gebiete gewandt. Ich möchte nur mit einigen Worten auch diesen wichtigen Bestandteil der österreichischen Bundesbahnen streifen. Tatsächlich ist in dem Bestreben, eine Vereinfachung des Materialdienstes herbeizuführen, diese Materialbeschaffungsstelle gegründet worden. Bis jetzt ist allerdings eine Vereinfachung nicht zu verzeichnen, sondern wie bei allen diesen Versuchen gerade das Gegenteil davon. Es ist alles wahr, was der Herr Abg. Grailer hier angeführt hat; ich könnte Ihnen noch eine ganze Reihe anderer schauerlicher Dinge erzählen, die sich in der jungen Organisation des Verwaltungsdienstes abgespielt haben. Aber die Ursache liegt nicht in der Zentralisation, sondern darin, daß der Verwaltung zu wenig Freizügigkeit gegeben wird. Die Verwaltung ist gehemmt und bedrängt durch das Budget. Mit 211 Milliarden läßt sich schlechterdings nichts machen. Ich habe mir sogar eine Menge Notizen gemacht und könnte Ihnen anführen, wie sich Betriebsstörungen und Zugverspätungen wegen mangelhafter Beistellung von Ersatzgegenständen usw. ergeben, aber ich will das hohe Haus nicht mehr belästigen. Die Ursache liegt nicht in der Zentralisation. Wenn die Zentralisation richtig durchgeführt und den einzelnen Stellen mehr Freiheit gelassen wird, dann wird sich da schon was machen lassen. Aber



eines ist dabei nicht zu vergessen: Ein Betrieb, wie es die Österreichischen Bundesbahnen sind, muß schon wegen der Mannigfaltigkeit der Betriebsmittel, wegen der Verschiedenartigkeit des Dienstes in bezug auf die Materialien, ganz anders gestellt sein als irgend ein Fabrikbetrieb. Die Materialmagazine und Handmagazine einer Eisenbahn müssen reichlich mit Material dotiert sein, insbesondere mit Ersatzbestandteilen. Auf diesem Gebiete ist die Südbahn wohl an erster Stelle gestanden.

Mag die Südbahnverwaltung schlecht oder gut gewesen sein — darüber mir ein Urteil anzumassen, fällt mir gar nicht ein —, aber das eine weiß ich, in puncto Materialdienst konnte die Südbahnverwaltung allen übrigen Bahnverwaltungen als Muster hingestellt werden. Die Materialmagazine der Südbahn waren entsprechend den Bedürfnissen der Eisenbahnen gefüllt; bei Ausbruch des Krieges zum Beispiel hat die Südbahn über Ölvorräte auf zwei Jahre im vorhinein verfügt; bei den Bundesbahnen waren die Magazine in einigen Wochen leer.

Ich habe gerade einen leisen Wink von einer Seite bekommen, daß ich so ziemlich am Schluß meiner Redezeit angelangt bin, ich muß es mir daher versagen, an vielen Beispielen dem hohen Hause noch die Betriebsnotwendigkeiten der Eisenbahnen und die Notwendigkeit einer besseren Dotierung vor Augen zu führen und schreite zum Schlusse. Ich will nur noch darauf verweisen, zu welchen ganz unmöglichen Dingen die Eisenbahnverwaltung gezwungen ist, indem sie, nur um Ersparungen zu erzielen, versucht, die Arbeiten, die bisher im Eisenbahnbetriebe selbst gemacht wurden, an Privatfirmen zu vergeben. Die Werkzeugbeschaffung zum Beispiel wurde einer privaten Firma übergeben und es hat sich herausgestellt, daß dies viel teurer zu stehen kommt und die Qualität der Arbeit eine geringere ist. Man versucht jetzt zum Beispiel, Oberbauarbeiten an Privatfirmen zu vergeben, die sich aber der abgebauten Eisenbahner zu diesen Arbeiten bedienen, für die die Eisenbahnverwaltung keinen Unterschlupf hat, die sie nicht unterbringen kann. Also lauter unmögliche Sachen. Es fahren zum Beispiel von Ungarn ungarische Eisenbahnbedienstete zur Arbeit nach Österreich herein und ich möchte mir deshalb an den Herrn Bundesminister die Frage erlauben, wie es eigentlich mit diesem Hereinfahren der ungarischen Eisenbahner bestellt ist. Ich habe nicht die Strecke Wiener-Neustadt—Ebenburg im Auge, denn hier ist ein Ausgleich gefunden worden, sondern die Strecke Ebenfurth, auf der die Ungarn mit österreichischen Zügen hereinkommen und eine große Aufregung unter dem Personal hervorgerufen, weil in Österreich die Eisenbahner abgebaut werden, während fremdländische Eisenbahner zur Arbeit hereinkommen. Ich möchte mir in dieser Beziehung eine Aufklärung erbitten.

Ich komme nun am Schlusse meiner Ausführungen zum Personalabbau. In dieser Beziehung will ich nicht dasselbe wiederholen, was der Abg. Grailer gesagt hat, aber eines muß ich schon sagen: Es sind bis jetzt bei den Bundesbahnen rund 40.000 Bedienstete abgebaut worden, aber aus den Berichten des Generalkommissärs Dr. Zimmermann entnehmen wir immer wieder, daß das noch viel zu wenig sei. Es muß von dieser Stelle aus klar und deutlich gesagt werden, daß ein weiterer Abbau des Personals bei den Bundesbahnen vollständig unmöglich und ausgeschlossen ist. Er wäre eventuell noch nach Maßgabe der fortschreitenden Vereinfachung des Dienstes und der Verwaltung möglich, aber momentan hat der Personalabbau schon die größten Schwierigkeiten hervorgerufen. Durch den Abbau ist eine Menge von Posten frei geworden und wir haben Stationen, wo, wenn der Krankenstand den normalen Stand erreicht, direkt Züge wegen Mangels an Personal abgesagt werden müssen. Die Bundesbahnverwaltung sieht sich daher gezwungen, die freiwerdenden Posten auf irgendeine Weise zu besetzen, und sie tut dies entweder durch Neuaufnahmen oder durch Wiederindienststellen der abgebauten Bediensteten, oder indem sie alle Posten durch Substituten besetzt. Das alles kostet viel Geld und dieser Umstand wird auch die Ersparungen, die sich die Verwaltung aus dem Personalabbau erhofft, vollständig illusorisch machen. Es kann so lange nichts im Eisenbahndienst unter dem Titel Personalabbau erspart werden, solange es nicht möglich ist, einen Personalausgleich zu schaffen. Der Personalausgleich kann nur geschaffen werden, wenn die Verlegungsmöglichkeit hierzu gegeben ist. Jede Verlegung scheitert aber an dem Umstande, daß nirgends Wohnungen vorhanden sind. Es ist daher das Allernächstliegende, daß Wohnungen gebaut werden müssen. So kann es allerdings nicht gemacht werden, wie es die Bundesbahnverwaltung machen will, indem einfach den abgebauten Eisenbahnbediensteten die Wohnungen gekündigt werden und daß ihnen mit der Delogierung gedroht wird. In Graz allein sollten 54 Eisenbahnbedienstete ihre Wohnungen schon am 1. April und dann am 1. Mai räumen, es ist aber unmöglich, weil sie nirgends untergebracht werden können. In der allernächsten Zeit werden 57 Eisenbahnerfamilien aus dem Grund obdachlos werden, weil die Baracke baufällig ist, in der sie untergebracht sind.

Eines dem hohen Hause noch mitzuteilen, kann ich mir nicht versagen. Es ist in dieser Budgetdebatte schon so viel über das Wohnungselend gesprochen worden, daß ich mich darauf beschränken kann, dem hohen Hause nur an einem Beispiel aufzuzeigen, wie ein Teil der Eisenbahner zu wohnen gezwungen ist. In Graz, Steinfeldgasse 5, wohnt ein Kohlenarbeiter der Südbahn, namens Michael



Bar, in dem Vorraum zu einer sogenannten „Taschkammer“. Das ist eine Grazer Spezialität. Es sind dies jene Kammern, die gewöhnlich im Keller unter den Aborten angebracht sind und die in anderen Städten übliche Kanalisation entbehrlich machen. In einem Vorraum zu einer solchen Taschkammer wohnt nun der Eisenbahner mit seiner Frau und zwei Kindern in einem Raum von 5 Meter Länge und 2½ Meter Breite. Der nackte Erdboden ohne Holzfußboden, dazu vier nasse, unbemörtelte Kellerwände. Wenn der Mann schlafen will, muß er, wegen des beschränkten Raumes, sein Bett vor den Eingang der Taschkammer hinstellen und am Morgen, wenn die Räumungsarbeiter kommen, muß er aufstehen, sein Bett wegräumen und den Eingang freimachen, damit die inzwischen gefüllten Tässer durch das „Schlafgemach“ dieses Eisenbahners und seiner Familie hindurchgetragen werden können, wobei es häufig vorkommen soll, daß ein Teil des sehr lieblich duftenden Inhaltes auch in dem schönen Schlafzimmer bleibt. Es ist bei Aufzählung von ähnlichen Beispielen wiederholt hier gesagt worden, daß es eine Schande für einen Kulturstaat ist, wenn derartige Dinge vorkommen. Ich will das nicht sagen, ich sage folgendes: Es ist ein Beweis dafür, daß in Graz absolut keine Wohnungsmöglichkeit besteht. Der Mann würde ja ganz bestimmt alles darangesetzt haben, um eine Wohnung zu bekommen, es ist aber ganz ausgeschlossen. Ich bin in der Lage, dem hohen Haus eine Statistik darüber vor Augen zu führen, wie viele Eisenbahnerfamilien sich noch in Waggons befinden — mit Rücksicht auf die knapp bemessene Zeit will ich nur die Summe anführen. Auf der Teilstrecke des Bereiches der Direktion Innsbruck der seinerzeitigen Südbahnlinie und in der weiteren Teilstrecke von Wien bis Spielfeld stehen allein 314 Waggons mit 608 Personen. Im Jahre 1923 standen auf derselben Strecke noch 338 Waggons. Wenn es mit der Wohnungsbeschaffung in demselben Tempo weitergeht wie bisher, werden diese Eisenbahner genau in 14 Jahren zu einer notdürftigen Wohnung kommen. Es ist also vollständig ausgeschlossen, auf diesem Wege dazu zu kommen. Nun haben meine Parteifreunde im Budgetausschuß und auch hier den Antrag eingebracht, daß 200 Milliarden zum Zwecke des Wohnungsbaues in den Voranschlag eingestellt werden sollen. Diesen Antrag hat die Mehrheit des Hauses abgelehnt. Es bleibt nun nichts anderes übrig, als sich, wenn Sie ernstlich wollen, daß tatsächlich auch bei den Eisenbahnen Ersparungen erzielt werden, zu einer produktiven Ausgabe zu entschließen. Die Eisenbahner müssen eben in die Lage versetzt werden, Personalthäuser zu erbauen. Das alles kann natürlich mit diesen 211 Milliarden nicht geschehen. Ich möchte mir daher erlauben, dem hohen Hause folgenden Antrag zu unterbreiten und um

die Zustimmung des hohen Hauses zu ihm bitten (liest):

„Im Kapitel 29, Titel 1, § 2, ist die Post „Wertvermehrende Aufwendungen“ von 473.250.000.000 auf 574.450.000.000 zu erhöhen. Der Paragraph erhält die Überschrift „Wertvermehrende Aufwendungen, Errichtung von Personalwohnungen“.

Ich bitte die geehrten Herren, diesem Antrage die Zustimmung nicht zu versagen.

Wegen der Bedeckung dieser 100 Milliarden, die hier gefordert werden, braucht sich die hohe Regierung wirklich keine Sorgen zu machen. Man braucht nur ein bißchen objektiv die Frage aufzuwerfen und sie auch gewissenhaft und objektiv beantworten: Wodurch sind die österreichischen Eisenbahnen in einen Zustand versetzt worden, der sie ohne ausgiebige Hilfe von seiten des Bundes vollständig machtlos macht? Durch den Krieg sind die Eisenbahnen soweit gebracht worden, durch den Krieg sind sie vollständig ruiniert worden. Eine weitere Schlußfolgerung daraus ist die: Ich will nicht sagen, daß die zur Verantwortung zu ziehen sind, die den Krieg verschuldet haben; nein, aber ich sage, diejenigen sollen für diese Beträge aufkommen, die vom Kriege wirklich etwas gehabt haben. Das waren ganz bestimmt nicht die Eisenbahnbediensteten, die nichts als Opfer gebracht haben, das war ganz bestimmt nicht die arme, unschuldige Bevölkerung. Es wäre daher verfehlt, wenn man diese Beträge vielleicht bewilligen, sie aber durch Tarifierhöhungen hereinbringen wollte, die sich dann auf die Allgemeinheit auswirken würden. Es wäre auch verfehlt, wenn der Bund Zuschüsse geben würde, für die er dann wieder die Bedeckung darin suchen würde, daß indirekte Steuern, die sich auf die Massen der Bevölkerung auswirken, eingeführt werden. Es gibt ein anderes Mittel und das ist, diejenigen Menschen heranzuziehen, die vom Kriege etwas gehabt haben, die sich in der Zeit des Krieges bereichert haben und nach dem Zusammenbruch in der Lage waren, ihre Reichtümer zu vermehren, und die leider auch heute unter dem Schutz der Regierung noch immer in der Lage sind, die angesammelten Reichtümer auf Kosten der armen, hungernden Bevölkerung zu vermehren. (Beifall.)

Der obenstehende genügend unterstützte Antrag wird zur Verhandlung gestellt.

Eine Entschließung Hauses u. Gen. lautet:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, die zur Fortführung des Bahnbaues Landes—Pfunds erforderlichen Mittel, wenigstens bezüglich der im Baue befindlichen Teilstrecke Landes—Bruz für heuer durch Inanspruchnahme eines außerordentlichen Kredites und fürs Jahr 1925 durch entsprechende Vorzüge im Budget in einem solchen Umfang bereitzustellen, daß die Arbeiten von den beiden



Baustellen Bruch und Landed aus ohne Unterbrechung ihre Fortsetzung finden und in absehbarer Zeit zur Beruhigung der Bevölkerung zum Abschlusse gebracht werden können."

Eine Entschliebung Geyer, Delzelt, Behetgruber u. Gen. lautet:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Budget 1925 den notwendigen Betrag zum Ausbau der bereits zum größten Teil fertiggestellten Bahn Ruprechtshofen—Gresten einzustellen."

Diese beiden Entschliebungen sind gehörig gezeichnet und werden zur Verhandlung gestellt.

**Binder:** Hohes Haus! Die erste und wichtigste Voraussetzung einer gesunden Entwicklung der Volkswirtschaft eines Landes ist das Vorhandensein von Verkehrswegen. Ich glaube nicht fehlzugehen, wenn ich die Behauptung aufstelle, daß wohl in keinem anderen Bundeslande derart trostlose Verkehrsverhältnisse bestehen wie bei uns im Burgenlande. Wir haben seit Jahren einen zähen Kampf darum geführt, daß endlich die Bahnlinie Pinkafeld—Friedberg ausgebaut wird. Nachdem nun die Beiträge der örtlichen Interessenten sichergestellt wurden, hat der Finanzminister Dr. Kleinböck die Erlaubnis zur Ausschreibung dieses Bahnbaues gegeben.

Als örtliche Interessenten kommen hier das Burgenland, Steiermark, Niederösterreich und Wien in Betracht. Das Burgenland trägt zu den Kosten 10 Milliarden bei, davon der Bezirk Oberwart allein 2 Milliarden. Es ist dies eine respektable Leistung, wenn man bedenkt, daß die Volkswirtschaft unseres Landes in den letzten vier Jahren drei gewaltige Erschütterungen durchzumachen hatte. Wir hatten den Kommunismus. Das war gleichbedeutend mit der Vernichtung des Geldes, denn die ungarische Regierung hat damals das weiße Geld mit 25 Prozent des Wertes eingelöst. Kaum war dieser Schlag verwunden, kam die Notenabstempelung durch den ungarischen Staat. Abermals gingen 50 Prozent des Geldes verloren. Der größte und schwerste Schlag traf uns aber durch den katastrophalen Sturz der ungarischen Krone. Trotzdem haben wir uns aufgerafft und dieses große Opfer gebracht.

Als nächster Interessent kommt Steiermark in Betracht. Dieses Land hat für die Interessen des Burgenlandes stets das größte Verständnis gehabt. Es hat für den Bahnbau 1½ Milliarden gezeichnet. Ich kann nicht umhin, von dieser Stelle aus der steirischen Landesregierung und besonders dem Herrn Landeshauptmann Dr. Rintelen für diese Tat wärmstens zu danken. (Beifall.) Diese Tat wird in dem Herzen unserer Bevölkerung Widerhall finden.

Niederösterreich hat für unsere Bitten mit dem Hinweis auf seine schlechten finanziellen Verhältnisse taube Ohren gehabt, obwohl Wiener-Neustadt und

die Umgebung aus der Angliederung des Burgenlandes sehr viel Nutzen zieht und nach erfolgtem Ausbau der Bahnlinie noch größeren Nutzen ziehen wird.

Wien war für uns, als wir noch unter der ungarischen Herrschaft waren, stets der Inbegriff alles Großen und Schönen. Es war und ist auch heute noch die Einkaufsquelle unserer Kaufleute. Es war letzten Endes auch die Zufluchtsstätte unserer Kranken. Wir hatten gehofft, daß Wien schon in seinem eigenen Interesse uns sehr unter die Arme greifen wird; wir hofften dies um so mehr, als der Herr Abg. Dr. Otto Bauer in seiner vorletzten Rede sehr warme Töne für das Burgenland angeschlagen hat. Aber zwischen den Worten des Herrn Abg. Dr. Bauer und seinen Taten klafft ein gewaltiger Spalt. Er hätte seinen Einfluß bei der Wiener Landesregierung geltend machen können, damit Wien uns mit einem größeren Betrage hilft. Ich glaube, die Approvisionierung Wiens wäre mehr wert gewesen als die 200 Millionen Kronen, die es für diesen Bahnbau gezeichnet hat.

Hohes Haus! Auf dem Gebiete des heutigen Burgenlandes wurden stets die Gegensätze zwischen Österreich und Ungarn ausgetragen. Im Laufe der letzten Jahrhunderte wechselten wir öfter den Herrn, wir haben aber niemals so wie die anderen Länder die Liebe und die Fürsorge dieser Herren zu spüren bekommen, wohl aber ihre eiserne Faust. Wir sehen es ja heute an den trostlosen Zuständen, die bei uns herrschen. Was nützt es uns, wenn die burgenländische Landesregierung sich alle Mühe gibt, die Verkehrsverhältnisse des Landes zu verbessern, das Jahrhunderte systematisch vernachlässigt wurde? Was nützt es, wenn wir burgenländischen Abgeordneten hinausgehen und unserer Bevölkerung die Möglichkeit einer Mehrproduktion vor Augen führen, wenn die Stallungen unserer Landwirte infolge Übersülle von Vieh zu bersten drohen und während hier in Wien sich Berge ausländischen Fleisches aufstürmen, kein Käufer in die weltabgeschiedenen Orte unseres Landes kommt, weil der Transport von der Erzeugungsstätte zur Bahnstation viel zu teuer wäre?

Jahrhunderte hindurch waren wir Stiefkinder, sei es der österreichischen oder der ungarischen Herren. Wir wollen aber nicht immer Stiefkinder bleiben, wir wollen als vollberechtigte Söhne dieser Republik behandelt werden. Wenn wir uns heute vor Augen halten, was wir benötigen: wir brauchen ja nur die Mittel, um endlich unsere Bahnen und Straßen auszubauen. Es schmerzt mich tief, daß, wenn hier einmal ein burgenländischer Abgeordneter aufsteht und eine Bitte für sein Land vorbringt, die anderen Länder immer gleich mit ganz derselben Bitte kommen. Ich verweise nur auf Bosnien und die Herzegowina. Auch da mußten wir investieren.



Und ohne Investitionen werden wir, das kann ich Ihnen schon heute sagen, kein lebensfähiges Burgenland haben. Ich weiß, so manchesmal werden wir nicht ernst und nicht voll genommen. Wir haben im Oberwarther Bezirk eine gute und aufstrebende Industrie, die Textilindustrie von Pinkafeld. Es ist ja nicht möglich, diese Industrie aufrechtzuerhalten, wenn jährlich an Ungarn für den Transitverkehr 24 Milliarden abgeführt werden müssen und außerdem noch die hohen Verschaukosten, welche vom ungarischen Staate beim Passieren der Grenze eingehoben werden, zu bezahlen sind.

Die unmöglichen Verkehrsverhältnisse einerseits, die großen Lasten anderseits drücken uns zu Boden. Hier muß Wandel geschaffen werden. Ich glaube, daß wir nicht unbescheiden sind, wenn wir heute hier die Bitte aussprechen, daß der Bund Einsicht haben möge mit dem neuen Bundeslande. So plötzlich auf eigene Füße gestellt, der anderen großen Wirtschaftseinheit entrissen, können wir nicht leben, wir brauchen die Hilfe Österreichs. Ich kann Ihnen versichern, daß, wenn Sie uns die nötigen Mittel zum Ausbau unserer Bahnen und Straßen geben, das kein hinausgeworfenes Geld sein wird und daß wir Ihr Vorgehen mit Liebe und Dankbarkeit belohnen werden. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Während der vorstehenden Ausführungen hat Präsident Miklas den Vorsitz übernommen.)*

**Lenz:** Hohes Haus! Beim Kapitel 29, Abschnitt XVII, „Eisenbahnen“, muß es bedauerlich aufpassen, daß, obwohl, wie ich meine, eine Zusage des Herrn Bundesministers für Verkehr, bezüglich des projektierten Bahnbaues Krems—Göföhl bestand, hier keine Post eingesetzt erscheint. Es ist dies nicht ein Projekt von gestern oder vorgestern, sondern das Projekt geht schon auf das Jahr 1896 zurück und konnte nur deshalb nicht ausgeführt werden, obwohl das Land bereit war, diese Bahn zu bauen, weil der Krieg eingetreten ist. Ich möchte dieses Projekt in Erinnerung bringen, um gegebenenfalls den Herrn Bundesminister zu veranlassen, dem Projekte nach der Richtung entgegenzukommen, die in dem bereits vorliegenden Antrage angedeutet erscheint, daß nämlich der Bund zur Durchführung dieses Projektes einen Teil der Kosten in der Form beisteuert, daß er Naturalien an die bauverbundene Unternehmung abgibt, beziehungsweise daß er diesen Bau als einen begünstigten Bau anzusehen bereit ist und ihn unter den Titel der produktiven Arbeitslosenfürsorge stellt. Da in dieser Angelegenheit ein Antrag bereits vorliegt, will ich mich mit diesem Gegenstande nicht weiter beschäftigen.

Eine Angelegenheit jedoch, die uns besonders interessieren muß und die an ähnliche Verhältnisse im Burgenland erinnert, sind die unleidlichen Verkehrsverhältnisse, die seit der Zeit, wo das Gebiet des oberen Waldviertels durch die Grenze zerstückelt

wurde, in dieser Gegend bestehen. Es war für das obere Waldviertel und dessen Industrie seinerzeit die westliche Orientierung über Budweis, Oberösterreich usw. möglich, wo da die Verkehrswege bestanden. Nachdem aber jetzt diese westliche Orientierung abgeschnitten erscheint und die Güter in einer anderen Richtung ihren Weg nach Westen suchen müssen, entstehen daraus für die Industrie und die gesamte Bevölkerung sehr unangenehme und peinliche Verhältnisse. Während zum Beispiel der Transport von Gmünd nach Freistadt früher ungefähr über 125 Kilometer ging, beträgt die Entfernung jetzt 313 Kilometer. Die Entfernung nach Innsbruck, die früher 558 Kilometer betrug, beträgt derzeit 647 Kilometer. Ich will Sie nicht mit Ziffern traktieren, meine Herren, aber Sie sehen, daß die Entfernungen wesentlich größer geworden sind, da noch die Entfernung von Gmünd entweder nach Wien oder Sigmundsherberg, Krems, und St. Pölten dazukommt und auf der anderen Seite der Weg wieder bis zu jener Höhe gemacht werden muß, in der Gmünd geographisch liegt.

Weil wir nun wissen, daß die Bahn nicht momentan entsprechend instradiert werden kann, müßte eigentlich unsere Tarifpolitik dazu dienen, hier Abhilfe zu schaffen. Es wurde wiederholt bei den Budgetberatungen davon gesprochen, daß wir der Industrie helfen müssen. Es gibt nun gewiß viel berufenere Faktoren, dies zu besorgen; da aber an der Industrie auch das Leben, der darin beschäftigten Arbeiter hängt, müssen auch wir uns für diese Angelegenheit interessieren. Bei der erwähnten Verlängerung der Verkehrswege spielen natürlich auch die Frachtsätze eine große Rolle und es haben demgemäß die Frachtsätze für die verschiedensten Artikel eine wesentliche Erhöhung erfahren. Kostete zum Beispiel vor der Abtrennung dieses Gebietes die Fracht für 100 Kilogramm Hohlglas von Gmünd nach Freistadt 12.800 K., so beträgt die Fracht nunmehr 26.500 K. Bei Holz ist die Fracht von 9000 auf 18.900 K. gestiegen, bei Glas stieg die Fracht für die Strecke von Gmünd nach Gaisbach von 15.000 auf 25.000 K., desgleichen bei Holz von 11.000 auf 17.000 K. Auch da will ich Sie mit weiteren Ziffern nicht behelligen, aber ich glaube, es muß irgend etwas geschehen, um zwischen der Industrie dieses Gebietes und ihrer Konkurrenzfähigkeit und den Industrien anderer Gebiete einen normalen Ausgleich zu schaffen.

Abgesehen davon sind durch die Herstellung einer Schleife zur Erleichterung des Transitverkehrs Gebühren entstanden. Diese sind allerdings zum Teil entfallen, dafür müssen aber die Industriellen, beziehungsweise die Verfrächter dazu beisteuern, daß die Kosten der Errichtung der Schleife gedeckt werden.

In dieses Kapitel fällt auch noch etwas, worüber der Abg. Grailer gesprochen hat. Er hat



erwähnt, daß wir sparen müssen, und er hat davon gesprochen, daß das Sparen in entsprechendem Sinne erfolgen solle. Dazu würde auch gehören, daß, wenn ein Projekt einmal fertig ist und wenn schon der Kredit gegeben ist, die Sache dann, wenn sie sonst vernünftig ist, auch wirklich durchgeführt wird. Nun scheint es aber, daß es noch andere Erwägungen gibt, die sich da entgegenstellen. Man ist unter Umständen geneigt, ein Projekt zu verfassen und später wieder ein neues zu verfassen, man ist bereit einen Kredit verfallen zu lassen, um später einen neuen Kredit ansprechen zu können oder, besser gesagt, die Zeit damit hinzubringen. Es ist für den Bahnhof Gmünd, dessen Bauführung auf ungefähr fünf Jahresperioden verteilt ist, für das heurige Jahr bereits ein Hochbau, und zwar für Bedienstetenwohnungen vorgesehen. Nachdem bis jetzt mit dem Bau nicht begonnen wurde, er aber im heurigen Jahr hätte begonnen werden sollen, schaut es so aus, als ob man diesen Bau vernachlässigen wollte. Wir hatten heute Gelegenheit, beim Herrn Bundeskanzler vorzusprechen, damit an Stelle der Barackenwohnungen in Gmünd andere Wohnungen entstehen. Ich hatte erst jüngst Gelegenheit, hier darüber zu sprechen. Obwohl eine kolossale Not an Wohnungen besteht und obwohl gerade die Bundesbahnverwaltung es war, die jede freie Wohnung für sich und ihre Angestellten in Anspruch nahm, will man doch, wie es scheint, diesen Bau nicht durchführen, indem man sagt, daß man ein anderes Projekt habe; man will mit der Errichtung dieser Wohnungen bis zu jenem Zeitpunkt warten, wo das Stationsgebäude errichtet wird, um dann in den Stockwerken des Stationsgebäudes die Wohnungen einzurichten. Ich glaube, daß die Bundesbahnverwaltung angesichts dieser kolossalen Wohnungsnot wohl auch beitragen müßte, daß die Wohnungsnot in irgendeiner Form beseitigt wird, und sie könnte, wenigstens teilweise, dadurch beseitigt werden, daß man die Wohnungen zeitgerecht errichtet.

Ich will aber auch noch etwas anderes bemerken. Es wohnen noch immer Bundesangestellte im Auslande, die offenbar ein Interesse haben, im Auslande weiter wohnen zu dürfen, um auf diese Weise Mehreinnahmen zu erlangen. Sollte dies der Fall sein, dann wäre es wirklich ein Novum, daß die Bundesbahnverwaltung dabei mitwirkt und mit-schuldig wird, daß der Staat erhöhte Ausgaben hat. Ich glaube, man hätte schon längst diese Wohnungen auf österreichischem Boden errichten müssen, um hiedurch erhöhte Regiekosten zu ersparen. Wo der Staat als Arbeitgeber auftritt, muß auch er dazu beitragen, die Wohnungsnot zu lindern, weil die gleiche Verpflichtung für den Privatunternehmer besteht, für seine Angestellten Vorsorge zu treffen, während sich der Staat diesen Anforderungen allzugerne entzieht. Ich würde den Herrn Bundes-

minister ersuchen, von dieser Sache Notiz zu nehmen und gegebenenfalls zu intervenieren, damit dieser Bau, der bereits in Aussicht genommen ist, für den der Kredit bereits vorhanden ist, tatsächlich zur Ausführung gebracht wird. (Beifall.)

Eine genügend unterstützte Resolution Doktor Schumacher, Geisler u. Gen., welche zur Verhandlung gestellt wird, lautet:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs im Hochgebirge bei der italienischen Regierung dahin zu wirken, daß der längst vorbereitete und der italienischen Regierung bereits auch vorliegende Entwurf eines Vertrages, betr. die Ermöglichung des Eintrittes auf italienisches Gebiet über die Hochgebirgspässe und die Schaffung einer neutralen, ohne Paßvisum betretbaren Zone zu beiden Seiten des Kammes der Zentralalpen, ehestens in Behandlung genommen werde.“

Handels- und Verkehrsminister Dr. Schürff: Hohes Haus! In eine überaus wichtige, geschichtlich denkwürdige Periode unserer wirtschaftlichen Entwicklung fällt die Debatte über jenes Kapitel unseres Budgets, das sich mit Industrie, Handel und Verkehr, kurz gesagt mit dem österreichischen Wirtschaftsministerium beschäftigt. Es ist daher auch ganz begreiflich, daß eine Reihe der in der Debatte aufgetretenen Redner sich mit der Lage unserer österreichischen Wirtschaft, insbesondere mit unserer Industrie, unserem Gewerbe und Handel beschäftigt und ihre Bemerkungen zu den gegebenen Verhältnissen, ihre Kritik zu den Maßnahmen der Regierung hier zum Ausdruck gebracht haben. Aber nicht bloß die innerösterreichische Öffentlichkeit beschäftigt sich mit der Lage und den Aussichten der Industrie, des Gewerbes und des Handels in Österreich, sondern auch das Ausland, weil sich insbesondere in der letzten Zeit Ereignisse abgespielt haben über die man nicht kurzer Hand hinweggehen kann.

Ich benutze daher die Gelegenheit, um auch einige Worte über unsere Wirtschaftslage im allgemeinen und die spezielle Lage von Handel und Industrie im Zusammenhange mit den Vorkommnissen der letzten Zeit zu sagen.

Es ist eine bereits allgemein anerkannte Tatsache, daß Österreich im Verhältnis zur Ausdehnung und Intensität seiner industriellen Betätigung mit zu geringem Kapital ausgerüstet ist. Das ist eine Folge der Wertvernichtung durch den Krieg und eine Folge der Inflation, die große Teile der besitzenden Kreise gezwungen hat, Jahre hindurch vom Kapital zu leben.

Wenn ein Unternehmen zu wenig Kapital zum Betriebe hat, muß es diesen entweder einschränken, oder sich neue Geschäftspartner suchen, die weiteres Kapital in das Unternehmen einschießen. Die öster-



reichliche Wirtschaft hat nach dem Umsturz leider nicht den ersten Weg beschritten. Wir haben im Gegenteil Jahre hindurch eine Reihe von Neugründungen in Industrie und speziell im Handel erlebt, deren Ziel nur zum allergeringsten Teil auf eine Ergänzung unseres Industrieapparates im Sinne der Errichtung hier nicht vorhandener, aber notwendiger Industrien gerichtet war, sondern von der momentanen Konjunktur und der Erwartung erheblicher Gewinnchancen diktiert wurde. Dabei ließ uns der Inflationsnebel nicht erkennen, daß die zur Verfügung gestellten Gelder nicht aus vermehrter Einkommenbildung stammten, sondern auf Kapitalsaufzehrung zurückzuführen waren. In dem Moment nun, wo wir das klar erkannt haben, hat die österreichische Wirtschaft den zweiten Weg beschritten und sich neue Geschäftspartner mit neuen Einlagen gesucht und auch gefunden, und zwar im Auslande. Für diese bot der hohe Zinsfuß und die Aussicht auf Substanzgewinn ein Lockmittel, sich an der österreichischen Wirtschaft zu beteiligen.

Der Prozeß des Einstromens fremder Gelder in unsere Volkswirtschaft ist aber noch lange nicht intensiv genug; das zeigt uns der noch immer exorbitant hohe Zinsfuß. Doppelt schwer muß es daher unsere Wirtschaft empfinden, wenn ihr die zur Verfügung stehenden Kapitalien durch irgendwelche Ereignisse verkürzt werden. Das ist in einem gewissen, wenn auch an sich nicht großen Umfange, durch die Franken- und Warenpekulationen geschehen. Falsche Gerüchte, die im Inlande kolportiert wurden, haben den Weg ins Ausland gefunden und wurden dort durch tendenziöse Darstellungen gewisser daran interessierter Kreise noch bedeutend übertrieben. Die Folge davon war ein gewisses Mißtrauen der ausländischen Kapitalgeber, daß sich unter anderem auch in Kapitalskündigungen äußerte. Da sich aber die ausländischen Kapitalisten überzeugen konnten, daß die österreichische Produktion, der sie ihr Geld geliehen haben, intakt und jederzeit imstande ist, geliehene Gelder zurückzuzahlen, wurden die Rückzahlungen wieder zurückgezogen, beziehungsweise die Rückzahlungstermine verlängert. Immerhin hemmen derartige Vorgänge die Beweglichkeit der Industrie.

Die nachteiligen Konsequenzen der Börsenvorgänge der letzten Zeit für Industrie und Handel sind aber damit noch nicht erschöpft. Es ist für den guten Ruf eines Industrieunternehmens keineswegs zuträglich, wenn die Kurse seiner Aktien in einem Maße sinken, wie wir dies in der letzten Zeit nahezu ohne Ansehung der Qualität und Leistungsfähigkeit der betreffenden Unternehmung beobachten konnten. Die starken Ausbietungen unserer Industrieeffekten auf dem offenen Markte können natürlich auch zu Besitzverschiebungen führen, die unter Umständen dem Interesse einer gedeihlichen Fortführung des Betriebes abträglich sind. Hier

erwächst den Banken die volkswirtschaftliche Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Papiere ihrer Konzernunternehmungen weder jetzt noch zu einem späteren Zeitpunkt in unerwünschte Hände gelangen. Auch die gerade für unsere Industrien so notwendigen Investitionen werden durch die Schwierigkeit der Placierung von Neuemissionen unter den gegebenen Umständen beeinträchtigt. Die Unmöglichkeit der Kapitalsbeschaffung durch Kapitalsvermehrung muß zu steigender Verschuldung der Industrie an ihre Banken führen, was angesichts des hohen Zinsfußes die Situation der einzelnen Unternehmungen erschwert.

Wenn auch der Geschäftsgang in manchen Industrien zu wünschen übrig läßt, so wäre es doch wohl nicht richtig, von einer allgemeinen Industriekrise in Österreich zu sprechen. Diese müßte sich wohl auch in einer bedeutenden Steigerung der Arbeitslosigkeit ausdrücken, was aber bekanntlich erfreulicherweise nicht der Fall ist. Trotzdem darf eine Reihe ungünstiger Momente nicht übersehen werden. Von der Erschwerung der Investitionstätigkeit, die natürlich in erster Reihe auf unsere so wichtige Maschinenindustrie hemmend einwirkt, habe ich schon gesprochen. Immer wieder machen sich auf dem Weltmarkte Konkurrenzverschiebungen infolge der Geldwertbewegungen in den verschiedenen Ländern geltend; der Niedergang der französischen Valuta, zum Beispiel in den ersten Monaten dieses Jahres, ermöglichte den französischen Fabrikanten eine verschärfte Konkurrenz, unter der auch wir zu leiden hatten. Auch die sinkende Kaufkraft unserer Bevölkerung, zum Teil mit den Vorgängen auf finanziellem Gebiete zusammenhängend, läßt eine wirklich befriedigende Entwicklung von Produktion und Handel nicht aufkommen. Einschränkungen des Konsums wirken zunächst auf den Detailhandel, von diesem auf den Großisten, von diesem weiter auf den Erzeuger und auf den Arbeiter, das heißt auf den allgemeinen Konsum. Es muß also alles daran gesetzt werden, neue Absatzwege für unsere industrielle und gewerbliche Produktion zu schaffen und durch gute Handelsverträge unseren Erzeugnissen im Auslande einen erweiterten Markt zu sichern.

Wenn ich das Gesagte kurz zusammenfassen will, so kann ich nur nochmals betonen, daß unsere Industrie und unser Handel gewiß in einer schwierigen Situation sind, daß die Besserung nur schrittweise und langsam vor sich gehen wird, daß zweifellos auch ein oder das andere Opfer nicht erspart bleiben wird, daß aber der Kern unserer Industrie sowohl als unseres Handels intakt geblieben ist und von der weiteren Entwicklung der Dinge nichts zu befürchten hat.

Die wirtschaftliche Wiederaufrichtung Österreichs, die durch das Genfer Abkommen eingeleitet wurde, mußte in ihr Programm auch die Schaffung von Absatzmöglichkeiten für die industrielle Überproduktion



aufnehmen, die durch den Zerfall Österreich-Ungarns den größten Teil ihres Inlandsmarktes verloren hatte. Der Weg hiezu ist der Ausbau unseres Handelsvertragsystems. Die österreichischen Bemühungen zur Erreichung zwischenstaatlicher Vereinbarungen auf handelspolitischem Gebiete fanden daher auch eine verständnisvolle Förderung durch den Völkerbund, der uns die Wege ebnete. Bei Einsetzen der Sanierungsaktion hatte Österreich nur Meistbegünstigungsverträge. Die Aufnahme von Tarifabreden in die Verträge war zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich, da die ungeklärten wirtschaftlichen Verhältnisse die Staaten veranlaßten, sich ihre volle Freiheit auf zolltarifarischen Gebieten zu wahren. Solche Meistbegünstigungsabkommen bestanden mit den meisten Nachbarstaaten (Deutschland, Tschecho-Slowakei, Ungarn, Jugoslawien, Schweiz und Liechtenstein), von anderen Staaten nur noch mit Polen, Rumänien und Bulgarien. Darüber hinaus wurden von einzelnen während des Krieges neutral gebliebenen Staaten (wie Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen) die alten Handelsverträge Österreich-Ungarns, wenn sie auch rechtlich infolge des Zerfalles der Monarchie nicht mehr in Geltung waren, tatsächlich noch weiterhin zur Anwendung gebracht, so daß eine Differenzierung österreichischer Waren gegenüber anderen Herkünften nicht stattfand. Von jenen Staaten, die mangels eines Vertrages österreichische Erzeugnisse höheren Zöllen unterwarfen, waren für uns die wichtigsten Italien und Frankreich. Tatsächlich gelang es auch zunächst mit diesen beiden Staaten vertragliche Abmachungen zu treffen, die — wenn sie auch nicht alle unsere Hoffnungen erfüllten — doch einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem bisherigen Zustand bedeuteten. Das Abkommen mit Italien gibt uns für eine Reihe wichtiger österreichischer Exportwaren Ermäßigungen gegenüber den autonomen Zollsätzen und sichert uns im übrigen für die allermeisten unserer Ausfuhrwaren die Meistbegünstigung; der Vertrag mit Frankreich hat allerdings im Sinne der französischen Handelspolitik der Nachkriegszeit, die die allgemeine Meistbegünstigung grundsätzlich ablehnt, einen beschränkteren Umfang, gewährt uns aber dennoch für unsere Hauptexportartikel den Minimalzoll oder wenigstens namhaftere Ermäßigungen des Generaltarifs, der gegenüber Nichtvertragsstaaten zur Anwendung kommt. Parallel mit diesen Verhandlungen wurden mit einer Reihe von Staaten auf diplomatischem Wege Verhandlungen über eine Regelung der gegenseitigen Handelsbeziehungen geführt. Ihr Ergebnis sind die Notenwechsel mit Dänemark-F Island und Niederlanden über die weitere Anwendung des alten Handelsvertrages zwischen Österreich-Ungarn und diesen Staaten, mit Portugal und Japan über die Gewährung der Meistbegünstigung (beide Staaten differenzierten uns

bisher), schließlich ein Notenwechsel mit Belgien, durch den uns — abgesehen von einzelnen Ausnahmen — bis zum Abschluß eines endgültigen Vertrages ebenfalls die meistbegünstigte Behandlung unserer Waren zugesichert wurde. Die Verhandlungen mit Belgien über den definitiven Handelsvertrag wurden im vergangenen Herbst gelegentlich der Zollkonferenz in Genf geführt. Es gelangte ein Vertragsentwurf zur Unterzeichnung, der gegenüber dem provisorischen Abkommen insofern einen wesentlichen Fortschritt aufweist, als die Liste der von der Meistbegünstigung ausgenommenen Artikel wesentlich verringert wurde und diese insbesondere für die wichtigsten österreichischen Exportwaren der Ausnahmeliste (Automobile, Stickerien, Fässer usw.) durchgesetzt werden konnte. Es ist zu hoffen, daß der Vertrag nach Genehmigung durch das belgische Parlament — bei uns hat die parlamentarische Behandlung schon stattgefunden — in kürzester Zeit in Wirksamkeit treten wird. Im Jänner laufenden Jahres wurde ein Meistbegünstigungs- und Niederlassungsvertrag mit der Türkei abgeschlossen, der demnächst der parlamentarischen Behandlung zugeführt werden wird, ferner anlässlich des Besuches des Herrn Bundeskanzlers und des Herrn Bundesministers für Äußeres in Bukarest im Februar laufenden Jahres ein Notenwechsel über ein Meistbegünstigungsabkommen mit Rumänien unterzeichnet, das an Stelle des in Rumänien parlamentarisch nicht erledigten Vertrages aus dem Jahre 1920 tritt.

Auf dem handelspolitischen Programm für die nächste Zeit steht zunächst die Fortsetzung der handelspolitischen Verhandlungen mit Deutschland und der Tschecho-Slowakei, die in unserem Außenhandelsverkehr immer einen bedeutenden Platz einnehmen. Die Verhandlungen mit Deutschland wurden in den letzten Tagen wieder aufgenommen, jene mit der Tschecho-Slowakei werden Mitte dieses Monats fortgesetzt werden. Der Handelsverkehr mit diesen Staaten war in den letzten Jahren durch streng gehandhabte Einfuhrverbote, teilweise auch durch sehr hohe Zölle vielfach empfindlich behindert. Beide Staaten haben in der letzten Zeit einen Abbau ihres Verbotsystems eingeleitet. Wir hoffen, daß die laufenden Verhandlungen zu einem Ergebnis führen werden, das geeignet ist, die ruhige Entwicklung des gegenseitigen Verkehrs zu sichern. Wir hoffen ferner in absehbarer Zeit auch in Verhandlungen mit Jugoslawien und Polen über eine Novellierung der bestehenden Meistbegünstigungsverträge und ihre Ergänzung durch Zolltarifanlagen eintreten zu können. Wir würden es ferner begrüßen, wenn durch einen Tarifvertrag die alteingelebten wirtschaftlichen Beziehungen mit Ungarn belebt würden, die in der letzten Zeit infolge der strengen Einfuhrpolitik der dortigen Regierung im Zusammenhang mit den zwischenstaatlichen Zahlungs-



verkehr schwer beeinträchtigenden Devisenvorschriften eine wesentliche Verminderung erfahren haben, wie die Ziffern unserer Ausfuhrstatistik deutlich zum Ausdruck bringen. Die bestehenden Warenaustauschübereinkommen von einem sehr beschränkten Umfang können nur als ein vorläufiges Auskunftsmittel zur Beseitigung der drückendsten Härten des Verbotsystems angesehen werden und bedürfen dringend einer Erweiterung auf einer breiteren Grundlage.

Mit aufrichtiger Befriedigung erfüllt uns die Zustimmung Englands und Amerikas zum Abschluß von Meistbegünstigungsverträgen. Die Verhandlungen mit England sind schon beendet und es kann mit der formellen Unterzeichnung des Abkommens in nächster Zeit gerechnet werden. Zu dem uns von Amerika übermittelten Vertragsentwurf haben wir einige Gegenvorschläge gemacht; es steht zu erwarten, daß auch dieses Abkommen in naher Zeit zum Abschluß gebracht werden wird. Damit wird unseren Waren in zwei weiteren großen Wirtschaftsgebieten die gleiche Behandlung mit dem übrigen Auslande gewährleistet sein.

Meistbegünstigungsabkommen stehen ferner in Verhandlung mit Norwegen, den russischen Randstaaten, China, Brasilien und Uruguay.

Wichtige industrielle Interessen kommen für uns noch in Griechenland und Spanien in Frage. Griechenland behandelt derzeit österreichische Waren nach dem Maximaltarif, während uns Spanien zwar den Minimaltarif einräumt, dieses Zugeständnis jedoch trotz der bei uns schon über anderthalb Jahren bestehenden Stabilisierung der Währung noch immer durch die Einhebung sogenannter Valutazollzuschläge aus dem Titel der Entwertung der Währung für die meisten österreichischen Artikel wertlos macht. Wir hoffen, daß es unseren wiederholten Bemühungen gelingen wird, mit beiden Staaten in naher Zeit Vereinbarungen zu treffen, durch die uns die Konkurrenz auf diesen beiden Märkten unter den gleichen Bedingungen wie dem übrigen Ausland ermöglicht wird.

Wie die vorstehenden kurzen Andeutungen zeigen, sind auf dem Gebiete unserer Handelspolitik in der nächsten Zeit noch schwere und dringende Aufgaben zu lösen. Bedeutende Fortschritte wurden erzielt, vieles ist noch zu erreichen. Die bisherigen Erfolge berechtigen zu der Hoffnung, daß der Ausbau unseres Handelsvertragsystems, dessen energische Inangriffnahme zeitlich mit der Genfer Aktion zusammenfällt, mit dem Ablauf der für die Sanierung des Staatshaushaltes vorgesehenen Frist im großen und ganzen beendet und damit ein wichtiger Abschnitt auf dem Wege zur Wiederherstellung eines engen wirtschaftlichen Verkehrs zwischen den Staaten erreicht sein wird.

Hohes Haus! Anknüpfend daran möchte ich mir noch einige Bemerkungen über eine Frage erlauben,

die in der nächsten Zeit das hohe Haus beschäftigen wird und auch die Öffentlichkeit schon jetzt außerordentlich interessiert, eine Frage, die auch von einem der sehr geehrten Herren Vorredner angeschnitten worden ist; es ist dies die Frage der baldigen Verabschiedung eines neuen Zolltarifs. Die österreichische Volkswirtschaft leidet heute insofern an einem ungenügenden Zollschutz, als der bestehende Zolltarif vom Jahre 1906 veraltet, unseren Verhältnissen nicht mehr angepaßt ist, weswegen aus allen interessierten Kreisen der dringende Ruf an die Regierung ergangen ist, ehebaldigst einer Modernisierung dieses Zolltarifs, das heißt einem unseren jetzigen neuen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßten Zolltarif die Wege zu ebnen. Ich kann dem hohen Haus nur mitteilen, daß schon in der allernächsten Zeit den Nationalrat diese Angelegenheit beschäftigen wird, und knüpfe an diese Mitteilung nur die dringende Bitte, das hohe Haus möge dem Begehren der Regierung, diesen Zolltarif in ehebaldigste Verhandlung zu ziehen, nachkommen, so daß wir möglichst bald einen wirklich unseren neuen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßten Zolltarif zur Grundlage von Verhandlungen mit dem Ausland zu machen in der Lage sind.

Hohes Haus! Der Herr Abg. Tuller hat in seiner gestrigen Rede der Regierung insofern schwere Vorwürfe gemacht, als er behauptet hat, sie berücksichtige die österreichischen industriellen Verhältnisse und Bedürfnisse zu wenig, sie sei zu stark agrarisch orientiert und dergleichen mehr. Gestatten Sie mir, auf einen besonderen Vorwurf, den Herr Abg. Tuller gemacht hat, und der Behauptung gipfelte: wir vertreiben die österreichischen qualifizierten Arbeiter aus Österreich, mit einigen Worten einzugehen. Es ist gar kein Zweifel, daß angesichts der kriegshafter Verhältnisse in einzelnen industriellen Betrieben eine Abwanderung von Arbeitern erfolgte. Jedoch ist das Ausmaß dieser Abwanderung insbesondere industrieller Arbeiter sicherlich kein so großes, wie es der Herr Abg. Tuller gestern angedeutet hat. Mir liegt die Statistik der Auswanderung der Industriearbeiter für die Jahre 1922 und 1923 vor. Im Jahre 1922 wanderten 8002 Arbeiter aus Österreich aus, im Jahre 1923 11.539, also um zirka 3500 Arbeiter mehr. Wenn man demgegenüber die Auswanderung bis Ende März dieses Jahres, also im ersten Vierteljahr, betrachtet, so ergibt sich, daß nach den eingelangten Ziffern in diesem Zeitraum 677 Arbeiter ausgewandert sind. Wenn diese Ziffern auch nachträglich vielleicht eine Korrektur erfahren dürften, so ergibt sich aus dem Gesamtbild, das hier aufgerollt wird, doch deutlich, daß von einer Massenauswanderung der österreichischen Arbeiter kaum die Rede sein kann.

Wenn Sie nun an mich die Frage richten, auf welche speziellen Berufszweige sich diese Auswanderung



bezieht, kann ich mitteilen, daß die Zunahme der Auswanderung gegenüber dem Jahre 1922 bei folgenden Zweigen etwas deutlicher zum Ausdruck gekommen ist. Die Zahl der Ausgewanderten stieg bei Bergbau und Hüttenbetrieben von 40 auf 72, der Metallverarbeitung von 323 auf 981, der Industrie der Maschinen, Apparate, Instrumente von 279 auf 677, bei den Holz- und Schnittarbeitern von 190 auf 425, bei der Bekleidungs- und Putzwarenindustrie von 415 auf 594, bei der Industrie in Nahrungs- und Genussmitteln von 261 auf 411, im Baugewerbe von 370 auf 803 Personen, beim kaufmännischen Personal von 343 auf 513 und bei den Hilfsarbeitern, Tagelöhnern, war die Zahl der Ausgewanderten im Jahre 1922 839, im Jahre 1923 dagegen 1401. Im großen und ganzen ergibt sich aus diesen Ziffern, daß eine Auswanderung zwar stattfindet, daß sie jedoch keinen derart ungeheuren Umfang angenommen hat, wie der Herr Abg. Tuller gestern hier gemeint hat.

In einer ganzen Reihe von Anfragen haben die Herren Abgeordneten mir Wünsche der Allgemeinheit zum Ausdruck gebracht. Ich komme der Reihe nach zunächst auf eine Anfrage zurück, die der Herr Abg. Forstner an mich bezüglich der Vorlage eines Gesetzes über das Kraftfahrwesen gerichtet hat.

Der Entwurf eines Gesetzes über das Kraftfahrwesen ist im Bundesministerium für Handel und Verkehr (Generaldirektion für das Post-, Telegraph- und Fernsprechwesen) bereits ausgearbeitet und wird den in Betracht kommenden Dienststellen und Fachkörperchaften der Kraftfahrzeugbesitzer und -lenker demnächst behufs Stellungnahme zugehen.

In Ausführung dieses Gesetzes ist eine Verordnung über die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen in Fertigstellung begriffen, die die gegenwärtige Automobilverordnung ersetzen soll. In diesem Verordnungsentwurfe ist einer Reihe von vorgebrachten Wünschen, so insbesondere was die Fahrgeschwindigkeit betrifft, bereits Rechnung getragen. Auch die neu vorgebrachten Wünsche werden im Rahmen dieser Verordnung nach Möglichkeit Berücksichtigung finden. Der Entwurf dieser Verordnung wird den vorgenannten Körperchaften gleichfalls in Bälde zur Stellungnahme übermittelt werden.

Die von Herrn Abg. Forstner angeregte Errichtung staatlicher Kraftfahrschulen kann wegen der hohen Kosten nicht in Aussicht genommen werden, dagegen wurde zur Verbesserung der Zustände auf diesem Gebiete die Einführung der Konzessionspflicht für Kraftfahrschulen vorgesehen.

Die Prüfungsvorschriften werden schon jetzt streng gehandhabt, und wird insbesondere ein Unterschied bei der Beurteilung zwischen Herren- und Berufsfahrern nicht gemacht (*Beifall*); die ausnahmslose Bindung der Erteilung einer Fahrerlaubnis an eine vorangegangene technische Prüfung

ist in Aussicht genommen. Für die sachgemäße Handhabung bei Entziehung von Führerschein spricht der Umstand, daß im Jahre 1923 aus dem ganzen Bundesgebiete bei der Zentralfstelle nur 13 Rekurse anhängig gemacht wurden, denen in keinem Falle stattgegeben werden konnte.

Die allgemeine Einführung der angeregten technischen Verbesserungen, die gewisse Erleichterungen für das Betriebspersonal schaffen (elektrische Anfahr- vorrichtung) wird im Rahmen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr gefördert werden.

Der Herr Abg. Forstner hat auch über den Zustand unserer Straßen in Wien und außerhalb Wiens Klage geführt. Eine ganze Reihe anderer Herren hat ebenfalls solche Klagen vorgebracht.

Auf die Anfrage des Herrn Nationalrates Forstner, betr. den schlechten Zustand der Simmeringer Hauptstraße und den schlechten Zustand der Bahnhofzufahrtstraßen beehre ich mich, nachstehendes mitzuteilen: Die vom Bunde in der Strecke Grasberggasse bis zur Gemeindegrenze erhaltene Simmeringer Hauptstraße im XI. Wiener Gemeindebezirk weist durchwegs eine Pflasterung auf, an der die allerdringendsten Reparaturen durch Auswechslung von Pflastersteinen an den schlechtesten Stellen alljährlich bewirkt werden. Es muß bemerkt werden, daß die Instandhaltung dieser Strecke, auf welcher sich der enorme Verkehr zum Zentralfriedhof und nach Schwedat abwickelt, alljährlich ganz bedeutende Kosten in Anspruch nimmt.

Da jedoch der Bundesstraßenverwaltung gegenwärtig Mittel nur in sehr beschränktem Maße zur Verfügung stehen, ist es leider nicht möglich, alle Schäden auf einmal zu beseitigen und wird getrachtet werden, den Zustand der Straße nach und nach zu verbessern.

Weiters muß zugegeben werden, daß der Zustand der Bundesstraßen im allgemeinen kein befriedigender genannt werden kann, weil die bisher für Straßenzwecke bewilligten Mittel weit hinter dem Erfordernis zurückgeblieben sind und außerdem eine ständige Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen ist. Es wird daher mit allem Nachdruck getrachtet werden müssen, eine wesentliche Erhöhung der Straßenbandotation für die kommenden Jahre zu erreichen, um einen weiteren Verfall des Bundesstraßennetzes, das für den Durchzugsverkehr von außerordentlicher Bedeutung ist, hintanhalten zu können.

Was schließlich die Bahnhofzufahrtstraßen anbelangt, so unterstehen diese nicht der Bundesstraßenverwaltung, sondern der Generaldirektion der Bundesbahnen, beziehungsweise der Bundesbahnverwaltung und es kann daher auch auf die Erhaltung derselben von dieser Seite kein unmittelbarer Einfluß genommen und kein Auftrag erteilt werden.



Ich habe aber bei der Generaldirektion der Bundesbahnen die Auskunft einziehen lassen, wie sie sich zu dieser Angelegenheit stellt und es ist eine diesbezüglich folgende Information erteilt worden:

Der schlechte Zustand der zumeist ungepflasterten Zufahrtstraße zum Wiener Nordbahnhof ist der Generaldirektion bekannt, die Bundesbahndirektion Wien Nordost wurde daher bereits vor längerer Zeit und in den letzten Tagen neuerdings angewiesen, die sofortige Ausschotterung der schlechtesten Teile der zu den Kohlenhöfen führenden Straßen durchzuführen und ein auf mehrere Jahre verteiltes Programm für die Neu-, beziehungsweise Umpflasterung der Straße auszuarbeiten. Ein Teil dieser Arbeiten soll noch im laufenden Jahre durchgeführt werden.

Der Herr Abg. Lutzenberger hat eine Reihe von Wünschen wegen Verbesserung der Straßen Oststeiermarks vorgebracht. Ich möchte in dieser Beziehung erklären, daß die Bundesstraßenverwaltung stetig bemüht ist, im Rahmen der zur Verfügung stehenden bescheidenen Mittel eine langsame Verbesserung des Bundesstraßennetzes in Steiermark herbeizuführen.

Die für den Durchzugsverkehr wichtigen Straßenzüge Gufwerk—Groß Reifling und Gleisdorf—Feldbach—Halbenrain wurden erst im März 1923 durch Landesgesetze als Konkurrenzstraßen der Beteiligung des Bundes erklärt und in bundesstaatliche Verwaltung übernommen. Der Bund trägt zum Ausbau dieser Straßenzüge 50 Prozent, beziehungsweise 35 Prozent der Gesamtkosten bei und es erwachsen ihm aus diesem Anlasse für die nächste Zeit ganz außerordentliche Lasten.

Zum Ausbau des in schlechtem Zustande befindlichen Gemeindeweges entlang des Lungihbaches — Lungitztalstraße — hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr seinerzeit einen 30prozentigen Beitrag im Höchstbetrage von 90 Millionen Kronen bewilligt und auch im Bundesvoranschlage 1924 ist hierauf mit einem Teilbetrage von 50 Millionen Kronen Rücksicht genommen. Die Einstellung größerer Mittel für diesen Zweck ist jedoch bei dem engen Rahmen des gegenwärtigen Budgets leider nicht möglich.

Der Abg. Klimann hat in seinen Ausführungen neuerdings Klagen wiederholt, die mir schon von mehrfacher Seite zugekommen sind und die vor allem dahin gehen, daß für Zwecke der Straßenerhaltung viel zu geringe Mittel vorgesehen sind. Es sei damit nicht einmal möglich, die eigentlichen Bundesstraßen in einem dem heutigen Verkehr entsprechenden Zustand zu erhalten, geschweige denn, daß es damit möglich wäre, für nichtärarische Straßen Konkurrenzbeiträge zu leisten, in allen jenen Fällen, wo die lokalen Faktoren nicht imstande sind, die betreffenden Mittel aus eigenem aufbringen zu können. Das hohe Haus möge überzeugt sein, daß die Regierung

den festen Willen hat, gerade auf dem Gebiete der Straßenverwaltung höhere Mittel zur Verfügung zu stellen, sobald dies im Rahmen unserer gesamten finanziellen Lage möglich sein wird. Das mir unterstehende Ressort wird daher gewiß nicht ermangeln und bei den nächstjährigen Budgetverhandlungen zu erreichen trachten, daß für Zwecke der Bundesstraßenverwaltung größere Mittel, als dies im heurigen Budget möglich war, in den Staatsvoranschlag einzustellen.

Der Herr Abg. Klimann hat weiters noch einige spezielle Wünsche, die das Land Kärnten hinsichtlich der Verbesserung einzelner Bundesstraßen hegt, besonders unterstrichen und ich glaube, daß ihm dabei die Erbauung der Lavamündbrücke besonders am Herzen liegt. Obwohl es sich dabei um keine Brücke handelt, die im Zuge einer Bundesstraße gelegen ist, so schienen mir doch die dort maßgebenden Verhältnisse, wo die Bevölkerung durch die neue Staatsgrenze von dem nötigsten Verkehr abgeschnitten worden ist, so berücksichtigungswürdig, daß ich den Auftrag gegeben habe, daß wegen einer Beitragsleistung des Bundes zu diesem Brückenbaue Verhandlungen mit dem Finanzministerium eingeleitet werden. Ich hoffe, daß die darüber bereits seit einiger Zeit im Zuge befindlichen Verhandlungen baldigst zum Abschlusse gelangen werden.

Der Herr Abg. Sailer hat ganz ähnliche Klagen hinsichtlich des Burgenlandes vorgebracht und insbesondere eine Klarstellung darüber gefordert, welche Straßen des Burgenlandes in die Bundesverwaltung übernommen werden. Ich möchte demgegenüber feststellen, daß die darüber nötigen Verhandlungen mit dem Finanzministerium von seiten meines Ressorts bereits seit einiger Zeit eingeleitet worden sind, daß es aber andererseits begreiflich erscheint, daß bei der weittragenden Bedeutung dieser Frage diese Verhandlungen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen.

Die Frau Abg. Tusch hat über die Frauenberufsschulen des Frauenerwerbvereines in Klagenfurt gesprochen und die Übernahme von Lehrkräften in den Bundesdienst als nicht ausreichend kritisiert. Darauf habe ich zu erwidern, daß von den an den Frauenberufsschulen des Frauenerwerbvereines in Klagenfurt tätigen 11 Hauptlehrkräften im Zuge der in den Jahren 1920 und 1921 durchgeführten Aktionen zur Verstaatlichung von Lehrkräften an privaten Frauenberufsschulen 6 Lehrkräfte in den Bundesdienst übernommen wurden. Anlässlich einer gleichartigen Aktion im Jahre 1923 sind neuerlich 2 Lehrkräfte dieser Anstalten in den Bundesdienst übernommen worden, so daß gegenwärtig von 11 Hauptlehrkräften an den Frauenberufsschulen des Frauenerwerbvereines in Klagenfurt bereits 8 Lehrkräfte im Bundesdienste stehen. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr beabsichtigt, in aller nächster Zeit eine neuerliche Aktion zur Übernahme



von Lehrkräften an privaten Frauenberufsschulen in den Bundesdienst einzuleiten und es wird hiebei auch der Frauenerwerbverein in Klagenfurt, insoweit von ihm zur Übernahme in den Bundesdienst geeignete Lehrkräfte namhaft gemacht werden, nach Tüchtigkeit berücksichtigt werden. Es muß aber bemerkt werden, daß auch die lokalen Faktoren (Land, Gemeinde und Interessenten) der Schule ausgiebigere Unterstützungen angedeihen lassen sollten.

Der Herr Abg. Sever hat die Frage des Bundesfuhrwerksbetriebes zur Sprache gebracht. Ich habe schon im Finanz- und Budgetausschuß Anlaß genommen, dem Herrn Abg. Sever die ganze Vorgeschichte dieser Entstaatlichungsaktion genauestens auseinanderzusetzen, und ich erlaube mir, heute nur darauf hinzuweisen, daß das Finanz- und Reformprogramm die Abstoßung des Bundesfuhrwerksbetriebes für den Fall vorgesehen hat, als derselbe sich nicht selbst zu erhalten geeignet ist. Ich habe daher veranlaßt, daß eine diesbezügliche Bilanz-aufstellung gemacht werde und hat der mit dieser Aufgabe betraute gerichtliche Sachverständige festgestellt, daß der Bundesfuhrwerksbetrieb zwar nicht passiv ist, daß diese Voraussetzung jedoch nur dann zutrifft, wenn die bestehenden Werte zu unverhältnismäßig niederen Sätzen eingesetzt sind. Der erwähnte Sachverständige hat daher in seinem Schlußwort empfohlen, den Bundesfuhrwerksbetrieb nicht in seiner gegenwärtigen Form aufrechtzuerhalten. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat sich jedoch mit diesem Sachverständigengutachten nicht begnügt, sondern hat dasselbe noch einer Prüfung unterzogen, welche Überprüfung das vorerwähnte Ergebnis bestätigte, so daß eine weitere Aufrechterhaltung als Bundesbetrieb nicht mehr gerechtfertigt erschien, weil die Erhebungen gezeigt haben, daß das vorhandene Pferdmaterial größtenteils erneuert werden müsse und daß der Wagenbestand mit Rücksicht darauf, daß nur alte, zu schwere Wagen vorhanden waren, Neuanschaffungen notwendig machte, die einen unverhältnismäßig großen Aufwand erfordert hätten. (Forstner: Beides ist falsch! Die Rösser sind gut und die Wagen auch!) Wir haben in der letzten Zeit infolge eines Einspruches des Finanzministeriums und des Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft wieder eine neuerliche Überprüfung vornehmen lassen, weil die betreffenden Stellen der Meinung waren, daß Pferde und Wagen hochwertiger sind, und bei dieser neuerlichen gutachtlichen Schätzung wurde wieder festgestellt, daß die Werte, die ursprünglich vom Ministerium, beziehungsweise seinen Sachleuten angenommen worden sind, die richtigen sind.

Speziell im Hinblick auf den letzten Umstand, der deshalb besonders in die Waagschale fiel, weil es im gegenwärtigen Zeitpunkt der Sanierung

ausgeschlossen war, die hohen Beträge, die für die Verbesserung des Betriebes erforderlich gewesen wären, bereit zu stellen, haben das Bundesministerium für Finanzen veranlaßt, im Voranschlag für das Jahr 1924 keinen Betrag für den Bundesfuhrwerksbetrieb einzustellen, weshalb eine Verwertung dieses Betriebes in Aussicht genommen werden mußte, wovon ich auch den Kollegen Sever im Budgetausschuß schon verständigt habe.

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat hiebei als ersten Grundsatz festgestellt, daß wenn irgend möglich, die Verwertung in der Art zu geschehen hätte, daß den Angestellten dieses Betriebes eine gesicherte Lebensexistenz gewährleistet werde. Tatsächlich haben auch die Angestellten sich zusammengeschlossen und bereit erklärt, nach Bildung einer diesbezüglichen Gesellschaft, den Fuhrwerksbetrieb käuflich zu übernehmen, so daß die ehemaligen Angestellten Eigentümer des Betriebes werden und daher deren Zukunft gesichert ist. Sie haben hiebei ausdrücklich erklärt, daß sie in dieser Form der Überführung des Bundesbetriebes in einen Privatbetrieb keine Schädigung der Angestellten sehen, im Gegenteil, daß sie es als erwünscht bezeichnen müssen, wenn sie den Betrieb in den Eigenbesitz erhalten könnten.

Mit Rücksicht hierauf wurde nach vorgenommener Schätzung des gegenwärtigen Wertes des Betriebes, welche naturgemäß bei einer Abstoßung, die im ganzen erfolgen soll, nicht übermäßig hoch ausgefallen ist, der Verkauf an die Gesellschaft, welche die Angestellten für den Betrieb des Unternehmens gegründet haben, beschlossen und ist derselbe auch seither finalisiert worden. Durch den Umstand, daß die Angestellten für Fahrleistungen für Bundeszwecke gewisse Begünstigungen gewähren, und zwar in der gleichen Höhe, wie sie auch jetzt der Bundesfuhrwerksbetrieb für Bundeszwecke zugebilligt hat, sind auch die Interessen des Bundes voll gewahrt worden und ich möchte es als besonders erfreulich bezeichnen, daß es hiedurch möglich war, nicht nur diese Interessen des Bundes, sondern auch in erster Linie die Interessen der Angestellten-schaft auf das weitgehendste zu berücksichtigen. (Forstner: Herr Minister, sind Sie sicher, daß Privatkapitalisten nicht daran beteiligt sind?) Es sind ja lauter Angestellte des Fuhrwerksbetriebes. (Forstner: Ob nicht jemand mit dem Geld dahinter steckt?) Die innere Struktur dieser neuen Gesellschaftsunternehmung kennen wir natürlich nicht, sondern die Vertreter der Angestellten sind gekommen und haben einen solchen Antrag gestellt. Er ist nicht bloß behandelt, sondern auch als richtig anerkannt worden und nunmehr erfolgt die Übergabe des Betriebes, wobei ich hervorheben will, daß die Angestellten selbst auf die ehebaldigste Realisierung des ganzen Projekts drängen.



Hohes Haus! Ich erlaube mir nunmehr, da zu meinem Ressort auch die Verkehrsangelegenheiten gehören, Ihnen noch über die allgemeine Lage unseres Verkehrswesens einige Auskünfte zu geben. Das Verkehrswesen, dessen wichtigsten Teil die Eisenbahnen bilden, hat in der letzten Zeit große Veränderungen aufzuweisen, die sich seit dem vergangenen Jahre in organisatorischer Beziehung ergeben haben. Gemäß dem im Wiederaufbaugesetz ausgesprochenen Grundsatz der Trennung von Hoheit und Betrieb in der Staatsverwaltung wurde die Betriebsverwaltung der Österreichischen Bundesbahnen, die seit über ein Menschenalter behördlich und seit dem Jahre 1896 durch ein eigenes Ministerium geführt war, in eine kaufmännische Verwaltungsform übergeleitet. Auf Grund des Bundesbahngesetzes trat mit 1. Oktober 1923 der handelsgerichtlich protokollierte Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ ins Leben. Die Schaffung dieser neuartigen Betriebsform entspricht dem Geiste der Zeit und ist auch in anderen Ländern die Überführung der in Händen des Staates befindlichen Bahnen, in eine ähnliche, selbständige Verwaltungsform in Erwägung oder Durchführung. Der Ihnen vorliegende Voranschlag der Bundesbahnen ist der erste Voranschlag des neuen Unternehmens. Die hierbei gestellten Präliminaraufsprüche halten sich wesentlich niedriger wie im vergangenen Jahre; dies ist vor allem auf die im vergangenen Jahre zunächst von der ministeriellen und während der letzten drei Monate von der kaufmännischen Verwaltung durchgeführten Sanierungsarbeiten und im übrigen auf die im Jahre 1924 weiters in Aussicht genommenen Ersparnisse unter Berücksichtigung der Mehreingänge aus den Tarifänderungen vom 1. Jänner 1924 zurückzuführen. Die merkliche Steigerung des Güterverkehrs beweist, daß diese grundlegenden Tarifänderungen auch den volkswirtschaftlichen Interessen dienlich gewesen sind.

Gleich anschließend hieran möchte ich auf eine Bemerkung des Herrn Abg. Zwent zu sprechen kommen, der den Bundeszuschuß für die Bundesbahnen im Jahre 1924 bekräftigt hat und hervorheben, daß dieser Bundeszuschuß auf einer Vereinbarung zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen und dem Finanzministerium basiert. Das Jahr 1924 bedeutet ein Übergangsjahr für die Entwicklung der Bundesbahnen und der diesbezügliche Voranschlag ist daher als Übergangsvoranschlag mit entsprechender Nachsicht zu beurteilen. Ich möchte aber hervorheben, daß die Vorbringung von Wünschen, wie sie der Herr Abg. Zwent hinsichtlich einer besseren Dotierung der Bundesbahnen zum Ausdruck gebracht hat, am leichtesten möglich ist in der nunmehr geschaffenen Verwaltungskommission der Bundesbahnen, wo die Vertreter aller verschiedenen Interessenten der Bundesbahnen Sitz und Stimme

haben. Ich möchte nur weiters darauf hinweisen, daß dem Bundesministerium für Handel und Verkehr und insbesondere seinem Minister bei der damaligen Konstitution der Bundesbahnen, bei ihrer Selbständigkeit, nur ein ganz beschränkter Einfluß auf die Gebarung und Verwaltung der Bundesbahnen zusteht und daß ich daher eine große Reihe von Wünschen und Beschwerden, die vorgebracht worden sind, nur zur Kenntnis nehmen und der Bundesbahnverwaltung zur weiteren Berücksichtigung übermitteln kann.

Bezüglich der Frage der wertvermehrenden Aufwendungen und der daran geknüpften Kritik, daß die wertvermehrenden Aufwendungen viel zu gering dotiert sind, möchte ich darauf hinweisen, daß in dem Voranschlag für 1924 473.250.000.000 K eingestellt sind. Von diesem Betrag sind 91.250.000.000 K für die Fahrparkbeschaffung vorgesehen.

Das Ministerium für Handel und Verkehr hat, um die bereits veralteten Vorschriften über die Veröffentlichung der Eisenbahntarife den bestehenden Verhältnissen anzupassen und gleichzeitig den mehrfach geäußerten Wünschen der Bahnbenutzer nach einer Modernisierung des Veröffentlichungswesens Rechnung zu tragen, in den letzten Tagen eine neue Verordnung über die Veröffentlichung von Eisenbahntarifen erlassen. Diese Verordnung ist im Einvernehmen mit den Handels- und Arbeiterkammern zustande gekommen und fand bei diesen ungeteilte Zustimmung. Dem auch im Bundesbahngesetz zum Ausdruck gelangten Gedanken entsprechend, den Eisenbahnen im Interesse einer kommerziellen Betätigung weitestgehende Selbständigkeit zu gewähren, ist die Verordnung vor allem von dem Bestreben geleitet, die Bestimmungen rein formaler Natur auf das unumgänglich notwendige Maß einzuschränken, im Interesse einer vereinfachten Verwaltung den Dienstgang zwischen Eisenbahn und Hoheitsverwaltung tunlichst abzukürzen und dieser hinsichtlich der Tarifveröffentlichung nur jenes Ausmaß von Rechten gegenüber den Eisenbahnen vorzubehalten, das zur Wahrung der staatlichen Wirtschaftspolitik und zur Handhabung der Staatsaufsicht unbedingt erforderlich ist.

Die erfreuliche Besserung in den Verkehrsverhältnissen auf den österreichischen Eisenbahnen ermöglicht es, die seit dem Jahre 1921 unverändert bestehenden, sehr ausgiebigen Zuschläge zu den Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter mit 1. Juni 1924 ganz wesentlich herabzusetzen, so daß wir uns auch in dieser Beziehung den normalen Verhältnissen der Vorkriegszeit wieder genähert haben.

Als besonders wichtig möchte ich ferner die bevorstehende Neuregelung des internationalen Transportrechtes auf Eisenbahnen bezeichnen. Das im Jahre 1890 zu Bern abgeschlossene internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wird



nämlich auf Grund der Beschlüsse einer im Vorjahr abgehaltenen internationalen Revisionskonferenz grundlegend geändert werden und es wird außerdem ein neues internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr zur Einführung gelangen, auf welchem letzterem Gebiete bisher eine internationale Regelung nicht zustande gekommen war. An den erwähnten Konferenzen in Bern, bei welchen, was ich besonders hervorheben möchte, rein sachlich verhandelt wurde, haben seitens Österreich Sachreferenten teilgenommen, denen es gelungen ist, in vielen Belangen den österreichischen Vorschlägen zum Durchbruche zu verhelfen. Diese Neuregelung des internationalen Beförderungsrechtes wird naturgemäß nicht ohne Rückwirkung auf das interne österreichische Eisenbahnrecht bleiben können, denn es wäre undenkbar, daß die österreichischen Bahnbewerber im innerösterreichischen Verkehr ungünstiger behandelt würden, als dies im internationalen Verkehr der Fall ist.

Die vor kurzem abgeführten wirtschaftspolitischen Besprechungen mit Vertretern auswärtiger Staaten haben in vielfacher Beziehung zu einer Vertiefung der Verkehrsbeziehungen mit diesen Staaten geführt. Insbesondere möchte ich hervorheben, daß es hiebei gelungen ist, eine Ausdehnung des Geltungsbereiches des deutschen ermäßigten Kohlen- und Koksstarifs auf den Verkehr mit Österreich zu erreichen, was für den österreichischen Konsum und die österreichischen Eisenbahnen eine sehr wesentliche Frachtverbilligung zur Folge hat.

Außer auf dem Gebiete des Beförderungsrechtes ist das Verkehrsressort aber auch auf anderen Gebieten des Verkehrswesens befreit, im Sinne des Wiederaufbaugesetzes die Verwaltungstätigkeit zu vereinfachen und zu modernisieren. So hat es insbesondere zum Verwaltungsentlastungsgesetz umfangreiche Beiträge geliefert, welche bedeutende Gebiete des Eisenbahnrechtes betreffen.

Schon früher war seitens der Verkehrssektion durch Schaffung der Bundesbahnbauperordnung vom 7. Februar 1924 eine weitgehende Vereinfachung des Bauverfahrens für Herstellungen der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ ermöglicht worden.

Auch der Vorgang bei der Behandlung der Fahrordnungen der österreichischen Eisenbahnen wurde wesentlich vereinfacht und sind weitere Dienstesvereinfachungen auf verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens in Vorbereitung.

Die Arbeiten der mit der Aufteilung des altstaatlichen rollenden Materials befaßten zwischenstaatlichen Kommission sind gegenwärtig in ein Stadium getreten, das das Bestreben aller beteiligten Staaten erkennen läßt, selbst unter Aufgabe lange vertretener Ansprüche zu einem endgültigen Abschlusse der Arbeiten zu gelangen. Auch Österreich

ist im Rahmen des Möglichen zu Opfern bereit, um seinerseits zu der im allgemeinen Interesse gelegenen Schaffung endgültiger und geregelter Verhältnisse beizutragen.

Was die Heimführung der in verschiedenen Nachfolgestaaten der ehemaligen Monarchie zurückgehaltenen Fahrzeuge anlangt, so hat sich im Rahmen der gegenwärtig schwebenden Verhandlungen mit Rumänien Gelegenheit ergeben, auch diese Frage eingehend zu erörtern und es ist zu hoffen, daß der gepflogene Meinungsaustausch zu einem befriedigenden Ergebnisse führen wird.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnneubaues müssen wir uns im Interesse des Sanierungswerkes leider auch in nächster Zeit noch auf die technische Vorbereitung, beziehungsweise bauliche Sicherung jener Bahnlinien beschränken, hinsichtlich derer wegen ihrer lebenswichtigen Bedeutung für den Bund besondere Vorsorgen der Regierung zugesagt wurden. Es sind dies die Kärntner Ostbahn, die Anschlußlinien im mittleren und südlichen Burgenlande und die seinerzeit in Angriff genommenen Bahnbauten Landeck—Brug und Ruprechtshofen—Gresten.

Aber auch bei diesen Vorbereitungs- und Sicherungsarbeiten nötigt uns die gegenwärtige finanzielle Lage des Bundes zu einer weitgehenden Zurückhaltung. Es können daher auch die noch fehlenden Detailprojekte für die burgenländischen Anschlußlinien nur dann durch Bundesorgane ausgeführt werden, wenn die örtlichen Interessenten, denen die geplanten Bahnbauten in erster Linie zugute kämen, ebenso wie dies bei der Kärntner Ostbahn der Fall war, zu den Kosten der Bauentwürfe einen wenigstens 60prozentigen Beitrag leisten.

Die beim Bahnbaue Landeck—Töfens zum Schutze der geschaffenen Bauwerke und der Anrainerbestände unbedingt notwendigen Sicherungsarbeiten sind so weit gediehen, daß sie im Baulose Brug voraussichtlich mit Ende Juni 1924, im Baulose Landeck mit Ende Dezember 1924 abgeschlossen werden können.

Der ehesten Herstellung der zur wirtschaftlichen Angliederung des Burgenlandes in erster Linie und unbedingt notwendigen Bahnverbindung Friedberg—Pinkafeld wird von allen beteiligten Faktoren eine so überragende wirtschaftliche und politische Bedeutung beigemessen, daß sich die Regierung trotz der schwierigen Lage des Bundes veranlaßt gesehen hat, nicht nur die technische Vorbereitung dieses Bahnbaues zur Gänze auf Bundeskosten durchzuführen und das schwierigste Bauwerk der Linie, den Hochstraßentunnel bei Friedberg in Angriff zu nehmen, sondern auch eine sehr bedeutende Beitragsleistung zur Beschaffung des Anlagekapitals der Bahnlinie im Bundesvoranschlage vorzusehen.

Da in jüngster Zeit auch die beteiligten Bundesländer, insbesondere das Burgenland, ebenso wie



die örtlichen Interessenten namhafte Beiträge zu den Baukosten gesteuert haben, war es möglich geworden, am 26. April l. J. die Ausschreibung des Bahnbaues zu verfügen.

Die zur Ausführung des Bahnbaues erforderliche Zeit wird in erster Linie durch das Ausmaß des zum Baue des erwähnten Hochstraktunnels notwendigen Zeitraumes bestimmt. Dieser Tunnelbau verursacht ganz außerordentliche Schwierigkeiten, wie sie in der an solchen gewiß nicht armen Geschichte des österreichischen Eisenbahnbaues kaum je aufgetreten sind. Dies kann natürlich auf die Gesamtkosten des Bahnbaues nicht ohne Einfluß sein. Trotz der gedachten besonderen Schwierigkeiten wird es aber zufolge der noch vor Sicherstellung des Baukapitals von der Regierung veranlaßten Inangriffnahme der Tunnelarbeiten voraussichtlich möglich sein, den Bau bis zum Herbst 1925 zu vollenden und die Bahn dem Betriebe zu übergeben.

Der Herr Abg. Lenz hat über die Verzögerung des Bahnbaues Krems—Gföhl Beschwerde geführt. Da die finanzielle Lage des Bundes die Einbringung einer Lokalbahnvorlage leider noch immer nicht gestattet, die abgesonderte Behandlung der einzelnen zur finanziellen Unterstützung beantragten Bahnobjekte aber nach dem Nationalversammlungsbeschuß vom 16. Jänner 1920 unzulässig ist, ist es der Regierung vorläufig versagt, die finanzielle Förderung dieses Bahnprojekts aus Bundesmitteln in Aussicht zu nehmen.

Daran könnte auch der allfällige Nachweis nichts ändern, daß 90 Prozent des Anlagekapitals der Lokalbahn durch Beiträge des Bundeslandes Niederösterreich und der örtlichen Interessenten sichergestellt sind, weil ähnliche Verhältnisse auch bei anderen Bahnlinien wie zum Beispiel bei der zu 70 Prozent bereits hergestellten Linie Ruprechtshofen—Gresten vorliegen, ohne daß die Möglichkeit bestünde, zur Verwirklichung dieser Bahnunternehmungen dermalen Bundesmittel bereitzustellen.

Der Hebung des Fremdenverkehrs, der unstreitig besonderes Interesse nicht nur für die Bevölkerung im einzelnen sondern auch für das gesamte staatliche und private Wirtschaftsleben beanspruchen darf, wird von seiten meines Ministeriums fortgesetzt ungeteilte Fürsorge zugewendet.

Die auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung zu lösenden Aufgaben lassen sich in drei Hauptgruppen zusammenfassen:

1. Vorsorge für angenehme Unterkunfts- und Aufenthaltsverhältnisse,
2. Freizügigkeit und ausreichende Verkehrsversorgung,
3. äußere und innere Propaganda.

Die Lösung der Unterkunftsfrage kann als Schlüsselpunkt für die weitere Entwicklung des Fremdenverkehrs überhaupt angesehen werden. Das

Bundesministerium für Handel und Verkehr hat in dieser Erkenntnis bereits unter der Leitung des Bundesministers Dr. Odehnal durch die Aktion „Bauet Hotels in Österreich“ die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf diesen Gegenstand zu lenken versucht. Nimmehr ist es der Initiative meines Ressorts gelungen, die Vorteile des neuen Bauaufwand-Begünstigungsgesetzes auch für die Hotelneu-, -zu- und -aufbauten zu sichern, wovon wir uns eine wesentliche Erhöhung des Interesses erwarten. Gelingt es, Fortschritte in der Unterkunftsfrage zu erzielen, so wird hiedurch auch zugleich die Entwicklung des Wintersportes gefördert, was einer Verdoppelung der Fremdensaison gleichkommt.

Vom Standpunkte der Fremdenverkehrsförderung wird auch besonderes Gewicht auf den Abbau der Fremdenzimmerabgaben gelegt, da diese offensichtlich hemmend einwirken.

Ebenso vertritt das Bundesministerium für Handel und Verkehr stets den Standpunkt, daß die bestehenden Einreisebeschränkungen je eher je lieber bis zur vollen Freizügigkeit und Verkehrsfreiheit abzubauen wären.

Mit lebhaftem Bedauern verfolgen wir die vom Deutschen Reiche in jüngster Zeit verfügten Maßnahmen, die leider nur zu sehr geeignet erscheinen, den deutschen Fremden- und insbesondere den Touristenverkehr nach unseren Alpenländern zu droffeln und den Personenverkehr unser Eisenbahnen ungünstig zu beeinflussen. Wir hoffen indes, daß das letzte Wort hierüber noch nicht gesprochen ist und die auch von uns angeregten und bei den zuständigen Stellen des Deutschen Reiches unternommenen Schritte den erwünschten Erfolg haben werden.

Was die Verkehrsvorsorgen betrifft, so ist die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eifrig und erfolgreich bemüht, den übernommenen Traditionen gemäß für Österreich den ihm gebührenden Anteil am internationalen Verkehre zu sichern und besonders den Rang Wiens als mitteleuropäisches Verkehrszentrum immer mehr zu festigen und auszubauen. Der Sommerfahrplan hat in der Herstellung von günstigen Verbindungen mit den bevorzugten Kurorten und Bädern, den Landeshauptstädten, den Touristen- und Ausflugsgebieten sehr erfreuliche Erfolge zu verzeichnen, die einen günstigen Einfluß auf die Hebung des Fremdenverkehrs erhoffen lassen.

Parallel mit den Bestrebungen der Generaldirektion geht die Tätigkeit des österreichischen Verkehrsbureaus und der österreichischen Verkehrsverbund-Gesellschaft, die beide gerade in letzter Zeit sehr erfreuliche Erfolge in ihrem Wirkungskreise aufzuweisen haben.

Hier muß ich auch der unermüdligen Bemühungen der gesamten inländischen Presse und der hiesigen Korrespondenten der auswärtigen Presse dankbar



gedenken, die sich durch zahlreiche, dem Fremdenverkehr gewidmete Artikel und Verlautbarungen in aner kennenswerter Weise in den Dienst der Fremdenverkehrsförderung gestellt haben.

Außer der wohl gelungenen Wiener Messe gibt uns im heurigen Frühjahr noch eine zweite Veranstaltung den erfreulichen Beweis von begrüßenswertem Unternehmungsgeist — es ist dies die vom Reichsverbande der gastgewerblichen Genossenschaftsverbände Österreichs ins Leben gerufene erste allgemeine österreichische Ausstellung für Hotel-, Gast- und Kaffeehausgewerbe und Fremdenverkehrswesen in Linz, die am 26. April eröffnet worden ist. Sie bietet den Besuchern nicht nur ein Bild von modernsten Errungenschaften in der Hotelindustrie und im Gastgewerbe, sondern macht sie auch auf den unlöslichen innigen Zusammenhang des gesamten Handels und Wandels mit dem Fremdenverkehr aufmerksam. Ich habe es als Pflicht meines Ressorts betrachtet, den Bestrebungen dieser Ausstellung vom Anfang an jede nur mögliche Förderung angeeignet zu lassen und konnte mit Genugtuung gelegentlich der Eröffnung die Überzeugung gewinnen, daß diese Förderung wohl verdient und angebracht war. In der inneren Propaganda, die sich die Aufklärung der Bevölkerung über Nutzen und Ziel des Fremdenverkehrs zur Aufgabe macht, sind die altbewährten Träger der Fremdenverkehrsidee in Österreich die Landesverbände für Fremdenverkehr in den Bundesländern und vor allem das Tiroler Landesverkehrsamt rastlos und erfolgreich an der Arbeit. Diese Organisationen haben mit Erfolg eine sehr zu begrüßende Aktion begonnen, die die Ausschmückung der österreichischen Gesandtschaftsgebäude im Ausland mit österreichischen Landschaftslichtbildern zum Ziele hat.

Einer Anregung der Fremdenverkehrsenquete im Sommer 1923, die als Grundlage der inneren Propaganda die Einwirkung der Schule im Sinne der Fremdenverkehrsförderung empfahl, hat das Bundesministerium für Unterricht durch die Herausgabe von einschlägigen Weisungen Folge geleistet.

Die Ausbreitung der inneren Propaganda für die Fremdenverkehrsidee wird auch dadurch gefördert, daß die staatliche Fremdenverkehrsförderung heute bei offener Tür arbeitet. Der von mir über Anregung der Fremdenverkehrsenquete ins Leben gerufene Ausschuß für Fremdenverkehrsangelegenheiten stellt die berufene Vertretung der Öffentlichkeit in Fremdenverkehrsfragen dar. Die Öffentlichkeit kann durch die solcherart ermöglichte gemeinsame Arbeit nicht nur Vertrauen zur Tätigkeit der staatlichen Fremdenverkehrsförderung fassen, sondern sie sieht zugleich die Schwierigkeiten, die dabei zu überwinden sind und lernt es verstehen, wenn die ehrlich angestrebten Fortschritte nicht immer so rasch zu verzeichnen sind, wie wir dies selbst am meisten wünschen würden.

Was das Gebiet der Schifffahrt anlangt, so ist ein merkbares Anwachsen der Motorschifffahrt auf der Donau zu verzeichnen. Auch die Bestrebungen der Internationalen Donaukommission, den Schiffsverkehr auf dem als international erklärten Donaunetze von allen jenen Hemmungen zu befreien, denen er während und nach dem Kriege unterworfen war, lassen erhoffen, daß die österreichische Donauschifffahrt ihre durch die geographische Lage Österreichs bedingte Aufgabe, den Donauweg in den Dienst unserer Wirtschaftsinteressen zu stellen, nach wie vor erfüllen wird.

Der Luftverkehr, das neueste, für einen Binnenstaat wie Österreich besonders bedeutsame Schnellverkehrsmittel hat sich nach Überwindung der aus dem Friedensvertrag zunächst sich ergebenden Hemmungen bereits im vergangenen Jahre in sehr erfreulicher Weise entwickelt. Noch im Vorjahre 1923 wurde zwischen Wien und München im Anschlusse an die Luftverkehrsverbindungen München—Genf und München—Berlin ein werktätig in beiden Richtungen durchgeführter Luftverkehr eingerichtet. Auch bestand im Anschlusse an die Luftverkehrsverbindungen nach Paris und Bukarest ein täglich in beiden Richtungen durchgeführter fahrplanmäßiger Luftverkehr zwischen Prag und Wien sowie zwischen Wien und Budapest. Hiedurch war eine Verbindung Wiens mit München in 3 Stunden, mit Prag in 2½ Stunden und mit Budapest in 1½ Stunden möglich. Hierbei wurden ohne jeden Unfall für Reisende oder Führer im Verkehre Wiens mit den drei erwähnten Städten 2390 Personen und 49.200 Kilogramm Waren befördert und 374.600 Kilometer, das ist erheblich mehr als neunmal der Erdbumfang, geflogen.

In diesem Jahre wird der Verkehr nicht nur eine beträchtliche Verdichtung auf der bisher betriebenen West-Ost-Route, sondern aller Voraussicht nach auch eine Ausgestaltung durch Errichtung neuer Verkehrsverbindungen nach Norden, Nordost und Süden erfahren. Österreich wird dann auch auf dem Gebiete des Luftverkehrs die seiner verkehrspolitischen Lage entsprechende Stellung einnehmen.

Über die Tarifpolitik der österreichischen Eisenbahnen, die der Herr Abg. Tuller kritisiert hat, erlaube ich mir, um seine Ausführungen auf das richtige Maß des Tatsächlichen zurückzuführen, zu bemerken, daß die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen bei Hinausgabe des am 1. Jänner 1924 in Kraft getretenen Gütertariifes, der auch auf den meisten österreichischen Eisenbahnen Anwendung findet, sich von dem Bestreben leiten ließ, bei höherwertigen Gütern die Frachtsätze auf jenes Niveau zu heben, daß den valorisierten Friedensansätzen entspricht, bei minderwertigen Artikeln, insbesondere Rohstoffen, hingegen bloß eine Deckung der Selbstkosten zu finden.



Die hiedurch eingetretene allgemeine Verteuerung der Frachtkosten für eine Reihe von Artikeln wurde durch die Einführung besonderer Richtungstarife zugunsten der inländischen Produktion sowie durch die Gewährung von Ausfuhrtarifen für wichtige heimische Exportartikel sehr wesentlich gemildert. So wurden Richtungstarife, insbesondere für Garne und Zwirne, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Papier, landwirtschaftliche Maschinen, Glas, Tonwaren, Brot, Milch, Fleisch, lebende Tiere, Kohle, Koks, Holz und Baustoffe zur Einführung gebracht. Ausfuhrtarife wurden namentlich für Eisen und Stahl, Metallhalberzeugnisse, Streichhölzer, Steinkohlenteeröle, Eisenbahnschwellen, Tonwaren, Ackergeräte und landwirtschaftliche Maschinen gewährt.

Gleichzeitig mit der Vorbereitung des neuen Gütertarifes wurde auch die Gütereinteilung des Eisenbahngütertarifes Teil I, Abteilung B, einer durchgreifenden Revision im Sinne einer Anpassung an die bestehenden Wirtschaftsverhältnisse unterzogen, wobei die beteiligten Interessentenvertretungen eine sehr aner kennenswerte Mitarbeit geleistet haben. Als solche Interessentenvertretungen kamen in Betracht: die Vertretungen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft, ferner auch die Arbeiterkammern, die durch Dr. Nowotny vertreten waren. Die neuen Tarife haben im allgemeinen die Zustimmung aller Verfrächterkreise gefunden und es sind daher, von einigen Wünschen nach Beseitigung unvermeidlicher kleinerer Mängel abgesehen, ernstlich zu wertende Beschwerden dem Bundesministerium für Handel und Verkehr bisher nicht bekanntgeworden.

Ich könnte nun eine ganze Reihe von Beispielen anführen, aus denen hervorgeht, daß die Verteuerung der Frachtsätze nicht so ist, wie es der Herr Abg. Tuller gestern behauptet hat.

Was insbesondere die Frachtkosten für Kohle betrifft, so bestehen für diesen Artikel zwei Richtungstarife, und zwar der eine für Stein- und höherwertige Braunkohle, der andere für niederwertige (Lignit-)Kohle. Der erste Tarif weist gegenüber dem Frieden eine Frachtkostenverteuerung um das rund 11.000fache auf, wogegen der Preis dieser Kohle um mehr als das 40.000fache gestiegen ist. Für Lignitkohle, worunter Braunkohle mit einem Heizwerte von höchstens 3000 Wärmeinheiten verstanden wird, wurde der äußerst billige Spezialtarif 6 eingeräumt, dessen Frachtsätze kaum zur Deckung der Selbstkosten ausreichen. Es muß daher wohl zugegeben werden, daß die Österreichischen Bundesbahnen sich bei der Festsetzung der Frachtkosten für den für sie wichtigsten Verfrachtungsartikel im Interesse der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Kohle eine sehr weitgehende Beschränkung auferlegt haben. Hierzu sei bemerkt, daß die Einreihung und Zusammenfassung der verschiedenen Kohlenarten in die einzelnen Tarifklassen und Artikeltarife, wie

schon erwähnt, mit Zustimmung der Interessentenvertreter erfolgt ist und daß insbesondere gegen die bezügliche Terminologie der Gütereinteilung bisher Beschwerden nicht laut geworden sind.

Anlangend den Artikel Eisen- und Stahlstäbe, so besteht hiefür ein von den Produktionsstationen gültiger Artikeltarif, dessen Sätze gegenüber dem Frieden durchschnittlich um das 13.780fache, also sogar unter dem Ausmaße der Geldentwertung erhöht wurden, wogegen der Preis dieser Güter der Entwertung der Krone gefolgt ist. Außerdem besteht für Stabeisen ein Ausfuhrtarif, der gegenüber den Sätzen des Artikeltarifes um 20 Prozent ermäßigt ist.

Die von dem Herrn Abg. Tuller angeführte viel weitergehende Frachtwerteuerung für Stahlstäbe könnte nur dadurch erklärt werden, daß die von ihm gewählte Versandstation unter den im Artikeltarife für Stabeisen begünstigten Versandstationen nicht angeführt ist. Sollte dies zutreffen, so bedarf es nur einer Mitteilung an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, die die Einbeziehung dieser Station in den Artikeltarif ohne weiteres veranlassen wird.

Hohes Haus! Ich behalte mir die Beantwortung einer Reihe von Anfragen, insbesondere jener des Herrn Abg. Hollersbacher über die Gütertarife der steirischen Landesbahnen, im schriftlichen Wege vor, um nicht die Zeit dieses hohen Hauses zu sehr in Anspruch zu nehmen. Ich möchte nur mit wenigen Worten auf den Zustand der Fahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen zu sprechen kommen.

Was den Ausbesserungsstand der Fahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen betrifft, so muß zugegeben werden, daß dieser vornehmlich infolge des Personalabbaues bis Ende Jänner 1924 eine Steigerung der reparaturbedürftigen Waggons erfahren hat. Von da ab ist jedoch bereits eine Besserung eingetreten. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr ist wegen weiterer Herabdrückung der Ausbesserungsziffer an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen herangetreten; diese ist ernstlich bemüht, den Ausbesserungsstand der Fahrzeuge auf ein fortschreitend günstigeres Ausmaß zu bringen.

Hinsichtlich der Innenausstattung der Personenwagen ist die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen nach Kräften bestrebt, diese auf die Höhe der Friedenszeit zu bringen. Die in den letzten Jahren neu gelieferten Personenwagen weisen bereits durchwegs die Friedensausstattung auf. Papierstoffe kommen auch bei Erneuerungsarbeiten an bestehenden Wagen, nicht mehr zur Anwendung; vielmehr ist beabsichtigt, die in solchen Wagen noch vorhandenen Papierstoffe schon anlässlich von Hauptausbesserungen der Wagen und zwar noch vor unbedingt notwendiger Erneuerung durch Friedensstoffe zu ersetzen. Für den diesjährigen Sommerverkehr ist bereits eine



größere Anzahl von vierachsigen Personenwagen in diesem Sinne hergerichtet worden.

Der Herr Abg. Grailer hat heute an mich eine Anfrage gestellt, die sich auch mit der Ausstattung unserer Waggon und zum Teil auch mit der Sicherheit des fahrenden Publikums beschäftigt, nämlich mit der Frage der Gasbeleuchtung in den österreichischen Eisenbahnwagen. Er hat sich zu dieser Anfrage, die gewiß gerechtfertigt ist, durch den furchtbaren Eisenbahnunglücksfall veranlaßt gesehen, der sich im April dieses Jahres in Bellinzona abgespielt hat. Ich habe diesbezüglich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Etwa zwei Jahrzehnte, ehe eine brauchbare elektrische Beleuchtung für Eisenbahnwagen geschaffen wurde, stand für diesen Zweck schon Gasbeleuchtung in Verwendung.

Von dem Zeitpunkt an, als diese beiden Systeme miteinander in den Wettbewerb traten, war die Frage, ob der Beleuchtung der Eisenbahnwagen durch Elektrizität gegenüber der durch Gas der Vorzug gegeben werden solle, wiederholt Gegenstand eingehenden Studiums.

Festgestellt wurde: Beim ordnungsmäßigen Lauf eines Zuges bildet der mit Gasbeleuchtung ausgerüstete Wagen keine Gefahr. Aus Veröffentlichungen ist der Verkehrssektion kein Eisenbahnunfall bekanntgeworden, den die Gasbeleuchtung verschuldet hätte; hingegen wurden bei schweren Eisenbahnunfällen (Zusammenstöße u. dgl.) einige Male Gasbehälter der Wagen beschädigt und führten dann zu mehr oder minder umfänglichen Bränden.

Über elektrische Wagenbeleuchtung ist den Veröffentlichungen zu entnehmen, daß mehrmals „Brand im Zuge“ mit recht umfänglichen Folgen ausbrach, als deren Ursache Kurzschluß festgestellt oder vermutet werden mußte.

Mit der Zulässigkeit der Gasbeleuchtung hat sich auch der Ausschuß für technische Angelegenheiten des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, eine Körperschaft, die in erster Linie zur Beurteilung dieser Frage berufen ist, bei seiner Tagung im Jahre 1911 befaßt und mit Stimmeneinhelligkeit nachstehende Resolution beschloffen:

„Die Gasbeleuchtung der Personenwagen hat sich im Betriebe durchwegs bewährt. Sie bietet ein ausgiebiges Licht, das allen an eine Personenwagenbeleuchtung zu stellenden Anforderungen genügt und steht den sonst gebräuchlichen Beleuchtungsarten an Sicherheit nicht nach.“

Wenn in den letzten Jahren die elektrische Beleuchtung in größerem Maße Eingang gefunden hat, so waren hiesfür nicht Gründe der Betriebssicherheit, sondern anderweitige Rücksichten, so insbesondere auf die Bequemlichkeit der Reisenden, maßgebend.

Obwohl in Österreich die Gasbeleuchtung bei Wagen über 40 Jahre eingeführt ist, hat sie keinen

Anlaß zu einem Unfall gegeben. Eine etwaige Umgestaltung der mit Gasbeleuchtung ausgerüsteten Wagen der österreichischen Eisenbahnen auf elektrische Beleuchtung würde sehr bedeutende Mittel erfordern und ist mit Rücksicht auf die bisherigen Erfahrungen kein Gebot unabdingbarer Notwendigkeit.

Über den Eisenbahnunfall in Bellinzona hat die Verkehrssektion bisher keine authentische Nachricht erhalten. Die Zeitungsmeldungen lassen eine zuverlässige Übersicht nicht gewinnen. Die Verkehrssektion hat das Ergebnis der amtlichen Erhebungen und die Bekanntgabe der aus Sicherheitsgründen etwa getroffenen Maßnahmen von der Schweizer Aufsichtsbehörde bereits erbeten.

Im Gegensatz zur Zeitungsmeldung, daß die Schweizer Bahnen den Übergang gasbeleuchteter Wagen untersagt haben, wurde bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen festgestellt, daß bis zum 2. Mai keine diesbezügliche Verständigung vorlag. Dem Vernehmen nach wird die Schweiz bei der Tagung des internationalen Verbandes für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen, die Mitte Mai in Amsterdam stattfinden wird, die Angelegenheit zur Sprache bringen. Die Entschlüsse werden für Österreich richtungsgebend sein.

Von den vierachsigen Personenwagen der österreichischen Bundesbahnen ist rund die Hälfte mit elektrischer Beleuchtung und die Hälfte mit Gasbeleuchtung ausgerüstet; die vierachsigen Personenwagen verkehren hauptsächlich in den D-Zügen. Alle zur Beschaffung gelangenden vierachsigen Personenwagen werden mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet.

Von den zwei- und dreiachsigen Personenwagen, die hauptsächlich dem Personenzugsverkehr dienen, besitzt der größte Teil Gasbeleuchtung.

Eine wichtige Mitteilung möchte ich noch dem hohen Hause machen, und zwar bezieht sich diese auf die Erleichterungen im Reiseverkehr, hinsichtlich welcher auch heute hier Wünsche geäußert worden sind.

Die große Bedeutung, die der Erleichterung des Reiseverkehrs gerade jetzt wieder, insbesondere für die Förderung des unsichtbaren Exports und die Hebung des Geschäftsganges in vielen Zweigen der heimischen Wirtschaft zukommt, hat mich veranlaßt, die Vorforderung des Passsichtvermerkzwanges unausgesetzt weiter zu verfolgen. Es ist uns nach längeren Verhandlungen gelungen, ein Einvernehmen mit den beteiligten Stellen dahin zu erzielen, daß voraussichtlich schon in naher Zeit jene weitgehenden Erleichterungen, die bisher den ausländischen Besuchern der Wiener Messe in Ansehung der Vereinfachung der Einreiseformalitäten zugebilligt wurden, grundsätzlich auch auf ausländische Kaufleute und auf bestimmte für den Fremdenverkehr besonders wichtige Kreise ausgedehnt werden sollen. Dies wird praktisch



die Beseitigung des Paßvisumzwanges für die bezeichneten Gruppen, die Erfüllung eines von breiten heimischen an der Wiederherstellung der Freiheit im Reiseverkehr interessierten wirtschaftlichen Kreisen bedenten und Österreich den Hinweis ermöglichen, daß es mit einer sehr wesentlichen Lockerung des Paßvisumzwanges vorangegangen ist.

Hohes Haus! Ich hätte dem hohen Hause noch weitere, wichtige Aufklärungen über das Kapitel „Post, Telegraph und Telephon“ zu machen, behalte mir aber für die weitere Beratung vor, darüber Bericht zu erstatten, falls diesbezüglich weitere Anfragen an mich gerichtet werden. Ich bitte nunmehr das hohe Haus, meine Ausführungen über die an mich gestellten Anfragen und Beschwerden zur Kenntnis zu nehmen und insbesondere meine Darstellung der augenblicklichen wirtschaftlichen Lage dahin aufzufassen, daß es dem Ministerium für Handel und Verkehr, und zwar nicht bloß seinem Leiter, sondern allen seinen Organen vom Herzen darum zu tun ist, unsere wirtschaftlichen Verhältnisse in Österreich in weitestgehendem Maße und so rasch wie möglich zu bessern. Wenn irgendwo sich der Gesamtwillen eines Volkes äußern soll, nämlich zur Besserung der allgemeinen Lage beizutragen, so wäre dies gerade auf jenem Gebiete, daß eine Begünstigung und Förderung der Volkswirtschaft bedeutet und dessen Pflege dem Ministerium für Handel und Verkehr obliegt. In diesem Sinne richte ich nicht bloß an die Parteien der Regierung, sondern auch die Partei der Opposition in diesem Hause die Bitte, die Bestrebungen und Arbeiten des Ministeriums für Handel und Verkehr und seiner Organe nicht bloß mit Aufmerksamkeit, sondern auch mit entsprechend wohlwollender Kritik zu verfolgen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

**Geisler:** Hohes Haus! Mit Genugtuung kann ich konstatieren, daß der Herr Minister für Handel und Verkehr in seinen reichhaltigen und ausgezeichneten Ausführungen auch des Fremdenverkehrs Erwähnung getan hat. Ich knüpfe an die vom Vorsitzenden dem hohen Hause zur Kenntnis gebrachte Entschließung meines Kollegen Schumacher und meiner Wenigkeit hinsichtlich der Zustände an, welche im Punkte Fremdenverkehr mit unserem italienischen Nachbarstaate bestehen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß ein Großteil von Deutschsüdtirol durch den Friedensvertrag von Saint-Germain abgetrennt worden ist. Nun sind in diesem Teil sehr wichtige Gebiete, welche früher mit deutscher Nähe und mit deutschem Fleiße und mit deutschem Gelde für den Fremdenverkehr erschlossen worden sind — ich meine die Übergänge über den Krimmler Tauern, die Pfaffenschneid und die Birnlücke. Wunsch und Tendenz der von mir soeben gekennzeichneten Entschließung, welche der Herr Präsident

schon in Händen hat, gehen dahin, daß dort ein Gebiet geschaffen werde, welches man als eine Art Freizone bezeichnen könnte. Das ist nicht ein Wunsch, der vielleicht nur von meiner Seite oder von seiten Österreichs zum Ausdruck gekommen ist, sondern dieser Wunsch — so kann ich mit Zug und Recht sagen — besteht hüben und drüben. Nicht nur die Bevölkerung Österreichs, sondern auch die Bevölkerung Italiens, die Bevölkerung Südtirols haben ein eminentes Interesse daran, daß diese Übergänge wieder erschlossen und die Schwierigkeiten, die bis nun bestanden haben, aus dem Wege geräumt werden. Es ist mir auch bekannt, daß in nächster Zeit in dieser Angelegenheit Verhandlungen in Bozen stattfinden werden. Ich bitte den Herrn Bundesminister veranlassen zu wollen, daß zu diesen Verhandlungen nicht etwa nur einseitig Vertreter einzelner Bundesländer, sondern Vertreter aller Bundesländer, die bei dieser Angelegenheit in Betracht kommen, entsendet werden.

Nun komme ich zu einem anderen Kapitel, dem Kapitel „Verkehr“.

Ich glaube richtig vernommen zu haben, daß der Herr Bundesminister in seinen Ausführungen gesagt hat, daß auch das Verkehrswesen noch zu seinem Ressort gehört. Ich habe mich schon gelegentlich der Beratung im Budgetausschuß mit verschiedenen Beschwerden an den Herrn Bundesminister gewendet und er hat mir auch gleich am nächsten Tage die Antwort zuteil werden lassen. Ich muß jedoch heute konstatieren, daß sich die Verhältnisse, so wie ich sie damals mir zu schildern erlaubt habe und wie ich sie heute in kurzen Zügen wiedergeben werde, nicht geändert haben. Es handelt sich um die Instandhaltung der Verzäunungen der Bahnkörper, in den Gemeinden Saalfelden, Maishofen, Zell am See, und sind die Verzäunungen von den Bundesbahnen seinerzeit vertraglich auf ihre Kosten übernommen worden. Nun werden diese Verzäunungen nicht nur nicht instand gehalten, sondern ich weiß aus zuverlässiger Quelle, daß große Strecken solcher Verzäunungen niedergelegt, abgetragen und nicht mehr erneuert werden. Es sind eine ganze Reihe von Petitionen und Beschwerden deswegen nicht nur an mich, sondern auch an andere meiner Kollegen gerichtet worden, um an den maßgebenden Orten Schritte einzuleiten, daß diesem Mißstand gesteuert wird. Ich habe erfahren, daß man wohl von seiten der Bahnerhaltung darangegangen ist, das nötige Zaunholzmateriale sich zu beschaffen, doch ist die Art und Weise, wie man dies tut, abnormal. Wer überhaupt weiß, wie eine Verzäunung auf dem Lande draußen aussieht, wie sie zustande kommt und wie man sie erhält, wird es wohl unbegreiflich finden, daß das Zaunholz bei der Zentralfstelle in Wien angeschafft werden muß. Bei uns draußen lacht man über einen solchen Vorgang und schüttelt



den Kopf. Ich möchte daher den Herrn Bundesminister ersuchen, wenn es auch nicht direkt in seine Kompetenz fällt, doch bei der Generaldirektion dahin vorstellig zu werden, daß die Verzäunungen ehestens hergestellt werden, bevor große Schäden zu verzeichnen sind, da jetzt dort das Weidevieh auf den Wiesen und Weiden gehalten und auf den Hochsilzen auf die Almen getrieben wird, so daß ein Schaden nicht nur an Vieh, sondern auch an Bahnmateriale und Menschenleben zu beklagen sein würde.

Ich komme nun zu einem anderen Kapitel, zur Frage der Tarife. Der Herr Bundesminister hat gleichfalls über die Tarife gesprochen und erklärt, daß sie mit 1. Jänner 1924 im Einvernehmen mit verschiedenen Faktoren neu erstellt worden sind. Hierzu muß ich folgendes sagen: Ich bezweifle durchaus nicht, daß die Tarife neu erstellt worden sind. Aber wenn das der Fall ist, so sind eben die alten Ungerechtigkeiten — und ich unterstreiche das Wort ganz besonders — auch in dem neuen Tarif beibehalten worden und wirken sich weiterhin aus. Ein Vergleich der auf den Lokalbahnen, speziell auf der Pinzgauer Lokalbahn geltenden Tarife mit denen der Hauptstrecken ergibt, daß auf der Hauptstrecke bei einer Strecke von 29 Kilometer für 100 Kilogramm Brot 3000 K, auf der Pinzgauer Lokalbahn dagegen 13.600 K gezahlt werden müssen. Dasselbe ist bei Milch zu verzeichnen. Mehl hat auf der Hauptstrecke bei 49 Kilometer einen Tariffuß von 12.800 K, auf der Pinzgauer Lokalbahn von 19.900 K pro 100 Kilogramm. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Tariffüße auf der Hauptstrecke um so billiger werden, je länger die Strecke ist, so kommt man zu dem Endergebnis, daß die Bewohner, die das Unglück haben, an einer Lokalbahn zu wohnen, mindestens um 35 bis 40 Prozent höhere Tariffüße bezahlen müssen als diejenigen, die an der Hauptstrecke liegen. Vom Standpunkte der Gleichberechtigung aus möchte ich sagen, daß es doch absolut nicht angeht, daß die Bevölkerung, die weit abseits vom Verkehr wohnt, außerdem noch dadurch gestraft werden soll, daß sie höhere Sätze zahlen muß, als diejenigen Staatsbürger, die an der Hauptstrecke wohnen. Ich gestatte mir daher folgenden Resolutionsantrag dem hohen Hause zur Annahme zu unterbreiten (liest):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der Generaldirektion der Bundesbahnen dahin vorstellig zu werden, daß die Gütertariife auf der Pinzgauer Lokalbahn und der Salzkammergut-Lokalbahn denjenigen auf den Hauptbahnen angeglichen werden.“  
(Beifall.)

Die vorstehende genügend unterstützte Entschließung wird zur Verhandlung gestellt.

**Gabriel:** Hohes Haus! Der Herr Abg. Klimann hat heute über die Industrie in Kärnten gesprochen.

Ich muß gestehen, daß er nicht viel darüber gesagt hat. Ich begreife das, da über unsere Industrieverhältnisse im Lande wirklich wenig rühmliches zu sagen ist. Aber er hat doch ein wichtiges Geständnis gemacht. Er hat heute erklärt, eine Steigerung der Produktion sei deshalb unmöglich, beziehungsweise erschwert, weil die Kredite fehlen, weil zu wenig Geld vorhanden ist. Das sagen wir immer, das haben wir nie bestritten. Zu wenig und zu teure Kredite sind das Haupthindernis der Industrieförderung. Aber in unserem Lande hören wir das anders. In unserem Lande können wir täglich hören und lesen, daß die Industrie deshalb nicht konkurrenzfähig ist, weil sie von den sozialen Lasten erdrückt wird. Es freut uns, daß der Herr Abg. Klimann das hier nicht zu wiederholen wagt.

Der Herr Abg. Klimann hat sich als Anhänger des Zolltarifs erklärt. Das ist bei seiner Stellung als Sekretär der Industriellen begreiflich. Er weiß auch, daß die Einführung der Zölle die Lebenshaltung der Angestellten, der Beamten gewaltig verteuern wird, und tröstet sie damit, daß diese Teuerung durch Gehaltserhöhungen wettgemacht werden wird. Aber ich hätte von ihm gerne gehört, ob auch die Industriellen bereit sind, die durch die Einführung der Zölle erhöhten Lebenskosten der Arbeiter durch Lohnerhöhungen wettzumachen. Darüber hat er leider geschwiegen.

Wenn der Herr Abg. Klimann an den Verhältnissen unserer Straßen, besonders der Bundesstraßen, so scharfe Kritik übte, so unterschreibe ich das vollständig. Es ist wirklich ein Skandal, wie in unserem Lande gerade die Bundesstraßen anschauen, und nicht einmal, sondern zu wiederholten Malen waren die verkehrsreichsten Straßen wochenlang gesperrt. Es ist ein öffentlicher Skandal, daß so etwas möglich ist. Ich möchte so wie der Herr Abg. Klimann die Regierung dringend auffordern, sich endlich um die Straßenverhältnisse etwas mehr zu kümmern. Der Herr Abg. Klimann vergißt aber, daß er selbst Mitglied einer Regierungspartei ist, daß er eigentlich andere Wege hätte, um diese Verhältnisse zu ändern, er vergißt, daß er als Mitglied der Regierungspartei ja eigentlich einen Teil der Verantwortung selbst trägt, wenn die Regierung auf diesem für die Allgemeinheit so wichtigen Gebiete nichts tut, er vergißt, daß er und seine Partei die Regierung blind bei allem und jedem unterstützen, was sie unternimmt.

Nun möchte ich einiges über die Verhältnisse unserer Industrie sagen. Das Land Kärnten ist das holzreichste Land im Bunde und naturgemäß ist Handel und Industrie hauptsächlich mit diesem Produkte beschäftigt. Die Holzhändler bilden in unserem Lande eine eigene Herrenklasse, sie sind berühmt durch großen Reichtum, der ihnen oft in kurzer Zeit ganz mühelos in den Schoß fällt. Zu



dieser Herrenklasse gehören die Sägewerksbesitzer, ein Teil der Holzstofffabrikanten und ein guter Teil unserer Großbauern. Man sollte nun meinen, daß von diesem Reichtum doch irgendein Anteil auch für die Arbeiter abfällt, etwa in Form eines halbwegs anständigen Lohnes. Das ist leider nicht der Fall. Unsere Holzarbeiter, besonders in den Sägewerken, sind so elend bezahlt, daß sie kaum noch imstande sind, ihre Familien vor dem nackten Hunger zu schützen. Von Deckung aller anderen Bedürfnisse ist gar keine Rede mehr. Womöglich noch schlimmer gestellt sind die Arbeiter in den meisten Pappfabriken und Holzschleifereien. Ihr Lohn ist in den letzten Jahren hinter den ihren Kollegen in den übrigen Bundesländern weit zurückgeblieben.

Es war nicht immer so. Nach den Aufzeichnungen des Gewerbeinspektors in Klagenfurt haben unsere Unternehmer im Jahre 1914 noch den höchsten Lohn in dieser Industrie bezahlt. Gegenwärtig sind die Löhne unserer Arbeiterschaft, wie aus einem Rundschreiben des Arbeitgeberverbandes in Kärnten ersichtlich ist, um 25 bis 55 Prozent niedriger als in allen anderen Bundesländern. Die Stundenlöhne betragen nach diesem Rundschreiben jetzt noch 2310 K bis 3890 K. Das ergibt einen Durchschnittstagslohn von 32.000 K oder ein Monatseinkommen von zirka 800.000 K. Zu dem sind fast alle Begünstigungen, die diese Arbeiterschaft früher hatte, vor allem der unentgeltliche Brennholzbezug, vollständig abgebaut worden. Wie diese Menschen überhaupt noch leben, das ist direkt ein Rätsel. Daß sie noch arbeiten können, ist geradezu ein Wunder. Denn wer ist imstande, heute mit 800.000 K eine Familie zu ernähren?

Es ist natürlich, daß diese Arbeiterschaft in den letzten Jahren einen ununterbrochenen schweren Kampf um ihre Besserstellung führt. Ihr Ideal in diesem Kampfe ist die Gleichstellung ihrer Löhne mit denen der übrigen Arbeiterschaft in der gleichen Industrie. Aber unsere Unternehmer sind hart und weisen jede derartige Forderung, ja jede Forderung nach Besserstellung überhaupt, ganz entschieden ab. Das Obergericht in Wien hat in diesem Frühjahr erklärt, daß der Kollektivvertrag nun für alle Länder Geltung haben soll. Die Sagung ist für alle Bundesländer erklärt und sollte natürlich auch in Kärnten Geltung haben. Aber was kümmert sich der Arbeitgeberverband in Kärnten um das Obergericht in Wien? Er lehnte jede Erhöhung der Löhne ab, auch dann noch, als sich die Arbeiterschaft bereit erklärte, um 5 Prozent unter diesem Tarif zu arbeiten. Alles, was die Arbeitgeber zugestehen wollten, war eine fünfprozentige Erhöhung der gegenwärtigen um 50 Prozent gekürzten Löhne. Dieses Angebot konnte die Arbeiterschaft nicht annehmen. Und was tut der Arbeitgeberverband? Er

beruft seine Mitglieder zu einer Vollversammlung ein und beschließt in dieser Vollversammlung: der gesamten Arbeiterschaft ist auf 14 Tagen zu kündigen, und zwar nicht nur die Arbeit, sondern gleichzeitig auch die Werkwohnungen, und wenn die Räumung dieser Wohnungen nicht sofort erfolgt, ist sofort die Räumungsklage bei Gericht einzubringen. Das hat der Arbeitgeberverband beschlossen und die Kündigungen sind tatsächlich am 1. April erfolgt, also gerade vor den Osterfeiertagen. Man wollte die Arbeiterschaft zur Verzweiflung bringen; sie vielleicht zu Ungeheuerlichkeiten verleiten und es ist wirklich ein Wunder, daß sie sich nicht zu Ungeheuerlichkeiten verleiten ließ, wenn man bedenkt, was es heißt, vor den Osterfeiertagen, wo auch die arme Mutter ihren Kindern eine kleine Freude bereiten will, das Gespenst der Arbeitslosigkeit und das noch grausamere Gespenst der Obdachlosigkeit vor sich zu sehen. Die Arbeiterschaft hat auch das über sich ergehen lassen und hat sich neuerdings mit einer ganz bescheidenen Lohnerhöhung zufrieden gegeben, einerseits um das schwerste von ihren Familien abzuhalten, andererseits aber doch auch, um die Betriebe nicht vollständig stilllegen zu lassen. Vielleicht begreifen auch die Herren, was es heißt, eine Arbeiterschaft so zu behandeln.

Ich begreife wohl, daß der Herr Abg. Klimann nicht den Mut aufbringt, hier in Wien so zu sprechen, wie er im Lande spricht. Ich begreife es wohl, daß man, wenn man die rechtloseste und geknechtete Arbeiterschaft im Lande hat, mit der Industrie nicht viel Aufsehens machen kann. Wir haben nicht nur die schlechtest entlohnte Arbeiterschaft mit der längsten Arbeitszeit, sondern unsere Arbeiterschaft ist auch rechtlos. Trotz des Betriebsrätegesetzes haben wir in vielen Betrieben keine Betriebsräte, aus dem einfachen Grunde, weil sich niemand mehr dazu hergeben kann, sich zum Betriebsrat wählen zu lassen, da der Betreffende ziemlich sicher die Entlassung zu gewärtigen hat.

Der Achtstundentag ist gesetzlich festgelegt, aber in unseren Fabriken wird zehn und zwölf Stunden gearbeitet. In fast allen Betrieben, der Holzschleiferei und den Pappfabriken wird zehn und zwölf Stunden gearbeitet. Die Entlohnung für Überstunden, wenn diese schon von Zeit zu Zeit notwendig sind, ist gesetzlich mit 50prozentiger Erhöhung zu zahlen. Unseren Unternehmern fällt das nicht ein. Sie zahlen auch die Überstunden mit dem um 50 Prozent gekürzten Normallohn. Das bei dieser Einsichtslosigkeit der Arbeitgeber auch alle sozialen Einrichtungen fehlen, ist eigentlich selbstverständlich.

Die Unternehmer behaupten, sie müssen mit den Arbeitern so hart sein, weil sie nur so die Konkurrenz ertragen können. Ich behaupte, daß das ein aufgelegter Schwindel ist. Die Kärntner Fabriken sind die größten und leistungsfähigsten in dieser



Industrie und sie haben auch die allergünstigsten Produktionsverhältnisse. Der Reichtum und die Nähe des Holzes erspart ihnen sehr viel an Bringungskosten und Transportkosten. Ja wir haben Fabriken, wo die Eigenwälder bis zum Fabrikstore hineinreichen. Wo im Bunde gibt es noch Fabriken, die unter solchen Umständen arbeiten können? Der kürzeste Exportweg bringt ihnen weitere gewaltige Vorteile und sie könnten wirklich darauf verzichten, daß ihnen auch noch die hungernden Arbeiter Prämien zahlen, damit sie ihren Betrieb aufrechterhalten.

Ich will gar nicht annehmen, daß die Fabrikanten in Kärnten die größten Ausbeuter sind. Ja ich will auch gar nicht behaupten, daß keiner von ihnen es versteht, daß man mit einer hungernden und rechtlosen Arbeiterschaft eine Industrie auf die Dauer nicht halten kann. Ich will das alles nicht behaupten. Wenn man eine Erklärung für den so gewaltigen Unterschied in der Behandlung und Bezahlung unserer Arbeiterschaft gegenüber ihren Kollegen in anderen Ländern suchen will, dann weiß ich mir keine andere Erklärung als die, daß alle unsere Unternehmer unter der Fuchtel des Industriellenverbandes stehen. Von dort aus geht das Diktat gegenüber der Arbeiterschaft hart, ja brutal zu sein. In diesem Verband finden volkswirtschaftliche Erwägungen, daß es sich in erster Linie darum handelt, die Industrie und die Volkswirtschaft zu heben und ihr zu dienen wenig Eingang, sondern das erste Prinzip in diesem Verband ist die Arbeiterschaft durch Hunger und Schikanen so weit zu bringen, daß sie ein willenloses Werkzeug der Reaktion wird. Dieses Bestreben ist in unserem Industriellenverband vorhanden. Und ich begreife dieses Bestreben, denn der Sekretär dieses Industriellenverbandes ist ja ein Oberst der nicht angestellt wurde, um die Industrie zu heben, er ist nicht angestellt wegen seiner volkswirtschaftlichen Kenntnisse, sondern er ist in erster Linie angestellt zur Organisierung und zum Ausbau des Heimatschutzverbandes, der die Arbeiterschaft kirre machen soll. (Dr. Angerer: Das ist ganz unrichtig! Die Arbeiterschaft hat mit dem Heimatschutzverband gar nichts zu tun!) Lieber Herr Dr. Angerer, lesen Sie unsere Zeitungen! Ich vermute, daß Sie es tun, und wenn Sie die lesen, werden Sie sehen, wie sehr ich mich zurückhalte, wenn ich das System kennzeichne, das in unserem Lande in den letzten Jahren herrscht. Nun sollte man aber meinen, daß von diesem Verband doch die gesetzlichen Bestimmungen beachtet werden. Wir haben keine Gewähr dafür, daß sie geachtet werden, aber wir haben eine ganze Menge Beweise dafür, daß sie mit Füßen getreten werden. Gegen diese Bestrebungen wehrt sich die Arbeiterschaft so gut sie kann. Die geduldigste Arbeiterschaft wird vielleicht noch zu ärgeren Mitteln greifen müssen, um sich ihrer Haut

zu wehren. (Dr. Angerer: Sie braucht sich nicht zu wehren, weil sie niemand angreift!) Dann muß sie ruhig verhungern, wenn sie sich nicht wehrt. Die Arbeiterschaft wird den Kampf gegen diese Bestrebungen des Industriellenverbandes und des Heimatschutzes führen müssen, wie bisher, vielleicht noch verstärkt.

Die Einhaltung der Gesetze in den Fabriken zu überwachen, wäre eigentlich Aufgabe der Regierung. Sie hat die Organe, die dazu berufen sind. Freilich wäre es notwendig, das Gewerbeinspektorat auszubauen, denn die beiden Herren dort können beim besten Willen nicht alle Fabriken überwachen, noch können sie dafür sorgen, daß die Ungeheuerlichkeiten verschwinden. Wenn die Regierung ernstlich die Industrie fördern wollte, müßte sie auch dafür sorgen, daß die Gesetze in den Fabriken eingehalten werden, daß die Arbeiterschaft in einer Weise behandelt und entlohnt wird, die ihr das Leben ermöglicht und Eifer und Freude zur Arbeit gibt. Beweise dafür haben wir genug, daß eine gut entlohnte Arbeiterschaft leistungsfähiger ist als eine hungernde. Das werden vielleicht auch die Herren von Kärnten einsehen.

Nun möchte ich eine sehr berechtigte Beschwerde eines großen Teiles der Villacher Bevölkerung hier zur Sprache bringen. Villach ist eine aufstrebende Grenzstadt. Sie entwickelt sich in ihrem südlichen Teil; um den Bundesbahnhof herum konzentriert sich der größte Teil des Handels, des Gewerbes und der Industrie. In beiden Bahnhofen, im Bundesbahnhof und im Hauptbahnhof, ist ein ziemlich reger Verkehr, der sich jedenfalls noch steigern wird. Trotzdem plant die Bahnverwaltung die Auflaffung des Stückgüterverkehrs am Bundesbahnhof. Dadurch werden alle Geschäftsleute am rechten Draufser schwer bedroht. Die in der Nähe des Bundesbahnhofes befindlichen Lagerhäuser werden ihre Güter vom Südbahnhof holen müssen, um sie beim Absenden wieder dorthin zurückzubringen. Dadurch erwachsen furchtbare Kosten, die sie dann selbstverständlich auf die Konsumenten abwälzen. Die Teuerung dieser Stadt ist wie im ganzen Lande schon sehr groß, und es ist nicht abzusehen, wie sich die Arbeiterschaft und Angestellten wird noch erhalten können, wenn die Preise weiter steigen. Ich gebe zu, daß durch die Auflaffung des Stückgüterverkehrs am Bundesbahnhof ein paar hundert Millionen erspart werden können, aber sicher ist, daß die Allgemeinheit einen vielfach so hohen Schaden erleidet. Mit solchen Sparmaßnahmen, die auf der einen Seite die Bevölkerung furchtbar schwer belasten, dem Staate aber eine zweifelhafte, kleine Ersparung bringen, könnte doch endlich aufgeräumt werden. Bedenken Sie, wie Industrie, Gewerbe und Handel darunter zu leiden haben, wenn sie dann einen Weg von zwei Kilometer machen müssen. Wie da der



Verkehr sich abwickeln soll, ist noch sehr fraglich, weil ihm Hauptbahnhöfe die Räumlichkeiten und das Personal nicht ausreichen dürften, um diesen verdoppelten Verkehr zu bewältigen. Durch den Ausbau der Räumlichkeiten würden aber die Ersparnisse auf Jahre hinaus im vorhinein aufgebraucht werden. Ich meine also, es würde dadurch nichts erspart werden und ich bitte deshalb den Herrn Bundesminister für Verkehrsweisen, dafür Sorge zu tragen, daß die Auflassung des Stückgüterverkehrs im Bundesbahnhofe unterbleibe.

Nun noch ein paar Worte über eine Sache, die die Interessenten furchtbar erregt. Es handelt sich nämlich um die Grundeinlösung von Militärstraßen. Die Militärverwaltung hat im Kriege, ganz besonders in unserem Lande, welches zum großen Teil Kriegsgebiet war, Straßen gebaut, umgelegt, verbreitert usw. Eine solche Straße ist die über den Kreuzberg von Greifenburg, Bruggen nach Weisbrach. Aber die Besitzer, auf deren Grund diese Straßen gebaut wurden, haben bis heute noch keinen Heller für ihre Gründe bekommen und es ist begreiflich, daß sie sich dafür interessieren, ob der Staat doch einmal gewillt ist, ihnen etwas zu geben. Nun verlautet gerüchtweise, daß sich die Bundesregierung entschlossen hat, die Einlösung durchzuführen und den Besitzern zwei Papierkronen für den Quadratmeter zu bezahlen. Hohes Haus! Wenn das nicht nur ein Gerücht, sondern Wahrheit ist, dann dürfen wir uns nicht wundern, wenn die Einlösungskommission von den Bauern mit den Heugabeln empfangen wird, denn eine solche Frozzelei lassen sich auch unsere Gebirgsbauern nicht gefallen. (Sehr richtig!) Zehn Jahre warten sie auf ihre berechtigten Forderungen und nun will man ihnen für sieben Quadratmeter Grund einen Friedensheller Entschädigung anbieten. Ich betrachte das als einen schlechten Witz und möchte den Herrn Bundesminister um Aufklärung bitten, ob es wahr ist, daß man sich mit solchen Plänen trägt, damit die Aufregung bei den Interessenten draußen beseitigt werden kann. Ich möchte aber den Herrn Minister auch bitten, die Einlösung zu betreiben und den Bauern, die durchaus keine Kapitalisten sind, für ihren Boden einen gerechten Preis zu bezahlen, denn mit einem Friedensheller für sieben Quadratmeter Grund und Boden wird es auch bei unseren geduldischen Kärntner Bauern nicht gehen. (Beifall.)

**Seuberger:** Hohes Haus! Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne zu erwähnen, daß eine gewisse Nervosität bei der Bevölkerung an der Linie der Bahn Salzburg—Bad Fischl herrscht, weil sie noch immer nicht klar weiß, in wessen Eigentum die Salzkammergut-Lokalbahn demnächst übergehen soll. Vor zirka drei Monaten hatte ich Gelegenheit, mit dem inzwischen verstorbenen Oberbaurat Stern zu sprechen, welcher die Elektrifizierung

der Salzkammergut-Lokalbahn im Auge hatte. Wenn man die Verhältnisse der Salzkammergut-Lokalbahn betrachtet, so muß man sie geradezu als vorfindlich bezeichnen, da sie den heutigen Anforderungen des Fremdenverkehrs keineswegs entsprechen. Es wäre für die ganze Linie von Wichtigkeit, wenn sie endlich in eine praktische Form gebracht und ein gesicherter Tarif erstellt würde, der ein Auskommen ermöglicht. Die bisherigen Tarifierstellungen sind so hoch, daß neue Industrien nicht entstehen und bestehende sich reduzieren müssen, weil sie gegenüber den Tarifen auf den Bundesbahnen einfach nicht standhalten können. Anschließend an die Salzburger Lokalbahn ist die Schafbergbahn. Da herrschen Verhältnisse, die sich zum Beispiel im vorigen Jahr als sehr peinlich erwiesen haben. Die Fremden waren gezwungen, von der Station St. Wolfgang bis zur Schafbergstation mit ihrem Gepäck zu Fuß zu gehen und nach einer halben Stunde Aufenthalt mußten sie von der Schafbergspitze wieder herunter, um den Anschluß nach Salzburg oder Bad Fischl zu bekommen. Solche Verhältnisse müssen natürlich störend wirken und es wäre notwendig, daß eine Oberhoheit auf Fahrplanerstellung so weit eingreifen kann, daß keine Konkurrenz unter den einzelnen Hotelbesitzern entsteht, wie zum Beispiel zwischen dem österreichischen Verkehrsbureau, welches ein Hotel unten besitzt, und dem Hotel auf dem Schafberg. Schließlich ist der Hauptzweck die Befestigung und der Besuch der Schafbergspitze und diese muß als Anreiz zum Besuche für die Fremden wirken.

Wir in Salzburg haben ein großes Interesse an der Elektrifizierung der Bahnen und ich hoffe, daß der Herr Handelsminister als weiteres Zukunftsprogramm die Elektrifizierung der Bahn Salzburg—Wörgl und der Tauernbahn beibehält. Nur dadurch können wir der Konkurrenz der Schweiz und Italiens standhalten, die ja einen größeren Komfort bieten als wir. Außerdem hoffen wir, daß auch die Wasserkraft eine nützliche Verwendung finden. Ein weiterer Wunsch bezieht sich auf die Errichtung einer Betriebsinspektion in Salzburg, da Salzburg eine internationale Stadt ist und einer solchen dringend bedarf.

Anschließend möchte ich erwähnen, daß seitens der Schwellenlieferanten darüber Beschwerde geführt wird, daß die Übernahme der Schwellen sehr langsam vor sich geht, und zwar deshalb, weil so wenig Übernahmekommissäre vorhanden sind. Es ist bedauerlich, wenn der Abbau bereits so weit gegangen ist, daß nicht genügend Personal zur Verfügung steht, um die Übernahme rasch zu besorgen. Die Leute brauchen das Geld und in dieser schweren Zeit legen sie Wert darauf, das Geld möglichst rasch zu bekommen. Gleichwohl erfährt das immer wieder eine Verzögerung zufolge der verspäteten Übernahmen. Desgleichen weist der Verkehr mit der



Bundesbahndirektion dahin Mängel auf, da scheinbar viel zu wenig Kredit zum Ankauf des Bedarfs vorhanden ist. Es wäre für die Erzeugung dieser Schwellen von Wichtigkeit, wenn der Abschluß früh genug erfolgen würde, weil dies ja eine wesentliche Verbilligung und eine bessere Ausnutzung des Holzes bedeuten würde.

Wir begrüßen den guten Willen des Herrn Handelsministers, die Straßen endlich verbessern zu lassen, obwohl wir bedauernd zur Kenntnis nehmen müssen, daß für die Verbesserung der Straßen ein viel zu geringer Betrag ausgeworfen wurde. Wir im Salzkammergut legen einen besonderen Wert darauf, daß nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die Straßen in einen solchen Zustand versetzt werden, daß sie auch für die Ausländer zur Fahrt einladend sind. Wenn wir heute die Reichsstraße betrachten, wie holperig sie ist, so daß einer förmlich die Seekrankheit bekommt, dann scheint es dringend notwendig, daß hier endlich Abhilfe geschaffen wird. Auf der einen Seite bezahlen wir die Arbeitslosen, die sich förmlich schämen, einen Unterstützungsbetrag zu bekommen, den sie nicht durch Arbeit verdienen, auf der anderen Seite wird das Straßen- und Meliorationswesen nicht entsprechend honoriert. Ich möchte daher bitten, daß es vielleicht möglich gemacht werde, schon im nächsten Jahre für diese Straßen einen entsprechend größeren Betrag zu verwenden. Wir haben mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß das Bauprogramm für den Telephonbau Wien—Salzburg heuer in Angriff genommen wurde. Befremdend wirkt es aber, daß die Post- und Telegraphen-Generaldirektion für Seitenlinien so wesentlich hohe Beträge verlangt, daß der Ausbau von Seitentelephonlinien nicht möglich ist.

Es ist mir zur Kenntnis gekommen, daß die Gemeinden Abtenau—Radstadt—Forstau um eine Telegraphenlinie angefragt haben. Nachdem das Material bereits über zehn Jahre in Golling herumgelegen ist, wird seitens der Generaldirektion ein so hoher Betrag — angeblich zirka 100 Millionen — verlangt, daß es der Gemeinde nicht möglich war, ihn aufzubringen. Wenn es bisher möglich war, diese Drähte zehn Jahre nutzlos herumliegen zu lassen und keine Verzinsung gefunden haben, ist es unerfindlich, daß die Bevölkerung nun so hohe Baubeträge bezahlen soll. Ich möchte bitten, daß speziell auf die Bevölkerung Rücksicht genommen wird, die weniger zahlungskräftig ist. Ich glaube nicht, daß für die Linie Salzburg—Wien auch nur im Verhältnis so hohe Beträge verlangt werden, wie sie dort verlangt wurden.

Zum Schlusse möchte ich nur wünschen, daß die Verhältnisse es gestatten mögen, daß für das nächste Jahr ein größerer Betrag ausgeworfen werden kann. Die Geschäftswelt leidet, wie bereits von den Herren Vorrednern wiederholt betont worden ist, derzeit

sehr schwer und wir haben nur die Hoffnung, daß, so wie seinerzeit die Krone stabilisiert werden konnte, sich endlich auch die Sanierung geschäftlich gut auswirken wird und daß durch eine Verständigung zwischen Hausherren und Mietern, durch Überbrückung der Gegensätze eine Basis für ein Geseß gefunden werden kann, durch welches die Baulust gehoben wird. Einer der größten Fehler, die zu der jetzigen Krise geführt haben, erscheint mir der zu sein, daß die Baulust ganz unterbunden ist, daß wir gar keinen Absatz im Inlande haben, während zugleich der Export unmöglich ist. Es wäre nur zu wünschen, daß die Sanierung auch in diesem Sinn endlich durchgeführt werden kann. (Beifall.)

**Beiser:** Hohes Haus! Die Republik Österreich hat eine für den internationalen Fremdenverkehr sehr günstige geographische Lage. Österreich ist aber auch ein herrliches Land, reich an Naturschönheiten, und insbesondere unsere Alpen sind es ja, welche für die Fremden große Anziehungskraft haben. Es ist daher selbstverständlich, daß es in der heutigen Wirtschaftskrise notwendig ist, daß wir diese Situation ausnutzen und trachten, möglichst viel Fremde nach Österreich zu bringen. Zu diesem Zwecke ist der Ausbau des Verkehrs eine unbedingte Notwendigkeit.

Am 1. Oktober 1923 sind unsere Bundesbahnen in einen eigenen Wirtschaftskörper umgewandelt worden. Warum? Die Frage ist sehr leicht beantwortet. In Österreich wird saniert, aber leider wird nicht die Volkswirtschaft, sondern es wird der Geist saniert. Es ist das Sanierungssystem des Herrn Bundeskanzlers Seipel. Daß man mit einem solchen Sanierungsprinzip das Defizit der Bahnen nicht kleiner machen kann, ist selbstverständlich. Ich bedauere nur, daß die Bahnen aus der Bundesverwaltung herausgerissen wurden und ein eigener Wirtschaftskörper gebildet wurde. Es ist das eigentlich beschämend für unsere Bureaukraten, die bisher die Leitung innegehabt haben und die sich damit — ich möchte sagen — ein Armutszeugnis ausstellen, weil es beweist, daß sie nicht imstande sind, die Bahnen so zu führen, daß das Defizit möglichst klein wird. Die Eisenbahnen sind eine notwendige volkswirtschaftliche Einrichtung und bringen selbstverständlich sehr wenig Ertrag. Es ist genau so wie bei den Spitälern oder irgendeiner anderen notwendigen Einrichtung. Man muß natürlich auch darauf Rücksicht nehmen. Eine Reorganisation wurde bereits durchgeführt, und zwar hat die Reorganisation — es ist ja schon ziemlich viel darüber gesprochen worden — damit begonnen, daß man Personal abgebaut, daß man die Dienstordnung geändert und mehrere andere große Fragen durchgeführt hat. Ich muß sagen, es ist ein Glück, daß das Eisenbahnpersonal eine starke Standesorganisation hat, weil dadurch große Schäden sowohl vom Personal als auch von der Öffentlichkeit abgehalten wurden.



Wichtig ist, daß Investitionen gemacht werden, die zur Verbesserung des Betriebes und bei der heutigen Wirtschaftskrise auch zur Vinderung der Arbeitslosigkeit beitragen würden. Im Juni 1923 ist von der zuständigen Dienststelle des Eisenbahnministeriums ein Programm über jene Neu- und Ergänzungsbauten vorgelegt worden, die notwendig sind, um die Österreichischen Bundesbahnen wirtschaftlich betreiben zu können. Dabei wurde mit einem Aufwand von zirka 300 Millionen Goldkronen gerechnet. Da dieser Betrag aber nicht aufzubringen ist, wurde das Programm auf die unbedingt notwendigen Investitionen eingeschränkt, die rund einen Betrag von 84 Millionen Goldkronen erfordern. Es wäre sehr verlockend, hier auf die Frage der Notwendigkeit der vorgeschlagenen Investitionen einzugehen. Wenn wir aber heute das Kapitel 29 von 1 bis 7 durchsehen, so finden wir, daß für solche Investitionen, die unbedingt notwendig sind, sehr geringe Summen eingestellt sind. Der seinerzeitige Berater Mister Neworth und auch der zweite schweizerische Berater Herr Dr. Herold haben diese Investitionen als wirklich notwendig bezeichnet, und ich muß bedauern, daß nicht größere Summen zur Verfügung gestellt werden, damit diese Arbeiten auch gemacht werden können.

Auf eine Investition muß ich aber besonders hinweisen, die unbedingt gemacht werden muß. Schon seit zirka 20 Jahren beschäftigt sich das Parlament damit, daß endlich die Schande des Linzer Bahnhofes beseitigt werde. Dieser Bahnhof, der vor zirka 70 oder 80 Jahren gebaut wurde, entspricht den Anforderungen des modernen Verkehrs in keiner Weise mehr. Von allen Seiten ist das anerkannt worden. Vor dem Kriege wurde der Rangierbahnhof fertiggestellt, dann ist der unselige Krieg gekommen und der Bau des Personenbahnhofes ist unterblieben. Bisher war es unmöglich, den notwendigen Betrag zu erhalten, um diese so nötige Arbeit durchzuführen. Jeder, der über Fachkenntnisse auf diesem Gebiete verfügt, weiß, daß der Bahnhof selbst für den Verkehr eine große Gefahr bildet, daß dort nicht nur wertvolle Güter, sondern vielfach auch wertvolle Menschenleben zugrunde gegangen sind. Wir können von großem Glück reden, daß bisher größere Katastrophen vermieden wurden. Sogar Mister Neworth, der sich in seinem Investitionsprogramm gewiß von der größten Sparsamkeit leiten läßt, anerkennt, daß es notwendig wäre, diesen Bahnhof endlich fertigzustellen. Ich hoffe, es wird vielleicht doch möglich sein, einen größeren Betrag zu erhalten, damit wir den Bau des Personenbahnhofes beginnen können. Er soll ja nicht in einem Jahre fertiggestellt werden, die Bauperiode ist ohnehin auf vier Jahre ausgedehnt, aber es muß doch endlich einmal der Anfang gemacht werden. Ich erlaube mir aus diesen und vielen

anderen Gründen, die ja im hohen Hause bereits unzählige Male vorgebracht wurden, folgenden Antrag zu stellen (*liest*):

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Betrag von 20 Milliarden Kronen als Nachtragskredit für die erste Rate zur Erbauung des Hauptbahnhofes in Linz anzusprechen.“

Die Zeit ist weit vorgeschritten und ich glaube, da über die Erbauung dieses Bahnhofes ja schon oft ausführlich gesprochen wurde, nicht weiter darüber mich äußern zu müssen.

Eine zweite Frage, die hier auch nicht aufscheint, aber als sehr dringlich bezeichnet werden muß, ist die Erstellung eines zweiten Gleises Wels—Passau. Der Verkehr leidet furchtbar unter diesem Mangel. Wir haben jetzt eine Wirtschaftskrise, so daß der Güterverkehr etwas eingeschränkt ist. Wenn aber, wie wir hoffen, diese Krise vorübergeht, dann kann es auf dieser Strecke zu Katastrophen kommen. Daß man die Züge in den einzelnen Stationen aufhält oder in der Nacht führt, wie es Mister Neworth seinerzeit vorgeschlagen hat, ist natürlich nur ein Notbehelf. Wenn Elementarereignisse eintreten, größere Schneefälle im Winter, dann müssen die Züge von Amstetten bis Salzburg in jeder Station aufgehalten werden, teils weil sie im Linzer Bahnhof nicht untergebracht werden können, teils weil es an Gleisanlagen, wie eben an einem zweiten Gleis Wels—Passau mangelt.

Für Neubauten ist in diesem Kapitel überhaupt nichts vorgesehen als nur ein etwas kleinerer Betrag für die Bahnen im Burgenlande.

Es sollten aber in Oberösterreich sowie in den anderen Ländern eine ganze Reihe von Bahnen ausgebaut und verbessert werden. Die Bahn von Algen-Schlügel nach Schwarzenberg wäre dringend notwendig und würde das Hinterland mit seinen reichen Schätzen der Allgemeinheit erschließen. Die Interessenten, die Länder, die Gemeinden wären bereit, Opfer zu bringen, wenn hier nur endlich einmal ein Anfang gemacht würde. Übrigens glaube ich, daß sich das hohe Haus in nächster Zeit mit dieser Frage wird beschäftigen müssen, da bereits mehrere Anträge vorliegen.

Ein großer Fehler wurde auch durch die Auflösung einzelner Werkstätten bei den Bundesbahnen begangen. Gewiß würden für den heutigen Bereich unserer Bundesbahnen einige Werkstätten genügen, aber wir müssen ja trachten, Exportarbeit zu leisten. In diesen Werkstätten könnten wir eine Reihe von Arbeiten für die Nachbarstaaten durchführen, was wieder unserer Volkswirtschaft zugute käme.

In der Frage der Salzkammergut-Lokalbahn wurde bereits an den Herrn Bundesminister eine Interpellation gerichtet. Die Lokalbahn Fisch—Salzburg wurde am 31. Dezember 1920 vom



Staatsamt für Verkehrswesen in Betrieb übernommen, weil die frühere Verwaltung nicht mehr die Mittel hatte, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Sicherheit der Passagiere war schon gefährdet, der Unterbau war schlecht, die Maschinen in einem desolaten Zustand, es bestand die Gefahr von Kesselexplosionen. Die Gesellschaft hatte nicht die Mittel, um alle diese Schäden auszubessern. Nun hat die Bundesbahnverwaltung die Bahn übernommen und hat in den Werkstätten in Linz und Salzburg eine ganze Reihe von Wagen und Maschinen reparieren lassen. Wie groß die Gefahr war, mag man daraus ersehen, daß fast 90 Prozent aller Achsen angebrochen waren. Durch die ganzen Jahrzehnte ist überhaupt nie eine Anzeige erstattet oder eine größere Reparatur gemacht worden; man hat natürlich den Betrieb so billig als möglich geführt. Nun hat die Bundesbahnverwaltung selbst  $4\frac{1}{2}$  Milliarden Kronen an Auslagen gehabt für die Investitionen und Reparaturen, die da gemacht worden sind. Es sind dann Verhandlungen eingeleitet worden und die Bahn hätte nun wieder an Stern & Haffner verkauft werden sollen, und zwar um den Betrag von zirka  $2\frac{1}{4}$  Milliarden. Es ist gewiß eine ganz eigentümliche Sache, wenn so große Investitionen gemacht werden und diese Bahn dann um einen so lächerlich geringen Betrag wieder übergeben werden sollte. Was für ein Geschenk dabei der Firma Stern & Haffner hätte gemacht werden sollen, kann man am besten daraus ersehen, daß beispielsweise eine Maschine allein einen Wert von 400 Millionen Kronen hat und 17 Lokomotiven vorhanden sind, außerdem zirka 110 Personen-, Gepäck- und Güterwagen. Es übersteigt also der Wert der Bahn schon an und für sich um das Vielfache den Betrag, um den die Bahn hätte verkauft werden sollen. Die Salzkammergut-Lokalbahn ist die einzige Lokalbahn in Österreich, welche aktiv ist oder zumindest heuer wird. Ich möchte schon ersuchen, daß der Herr

Bundesminister diese Anfrage möglichst bald beantwortet, denn es herrscht eine gewisse Erregung unter den Leuten, weil sie sehen, daß man große Summen Geldes hinauswirft, während man auf der anderen Seite immer erklärt, es sei kein Geld vorhanden, man müsse sparen, man könne wichtige Dinge nicht durchführen.

Ich kann nun wohl zum Schluß kommen, da ich die zwei wichtigsten Punkte besprochen habe und das Kapitel Verkehrswesen ja schon ziemlich ausführlich erörtert wurde. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß in Oberösterreich, besonders in Linz, hinsichtlich des Verkehrswesens eine ganze Reihe wichtiger Projekte vorliegt. Auf der Donau will die Gemeinde Linz eine Hafenanlage schaffen. Ich möchte das Ministerium ersuchen, auch diesem Projekte seine Fürsorge zuzuwenden und trachten, daß vielleicht doch endlich einmal auch in dieser Richtung der Verkehr verbessert wird. Natürlich kosten alle diese Dinge ungeheuer viel Geld; wenn man aber noch so vorsichtig spart, ist es doch nur eine Verschwendung, wenn die Sparerei unrichtig angebracht ist. Die nötigen Summen sind aufzubringen, da wir ziemlich viele reiche Leute haben, durch deren entsprechende Besteuerung die Mittel für diese notwendigen Arbeiten beschafft werden könnten. Ich möchte mit dem Ruf an die Regierung schließen: Regierung, erfülle Deine Pflicht! (Beifall.)

Der obenstehende genügend unterstützte Resolutionsantrag wird zur Verhandlung gestellt.

Die Verhandlung wird abgebrochen.

Die Anträge 93, 94, 96 werden dem Finanz- und Budgetausschuß, 97 dem Justizausschuß, 95 dem Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft zugewiesen.

Nächste Sitzung: Freitag, den 16. Mai, 10 Uhr vorm. T. D.: Fortsetzung der Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag und das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1924 (B. 75).

Schluß der Sitzung: 5 Uhr 40 Min. nachm.