

Stenographisches Protokoll.

143. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

III. Gesetzgebungsperiode.

Mittwoch, 25. Juni 1930.

Inhalt.

Personalien: Urlaub (3965).

Verhandlungen: 1. Fortsetzung der 1. Lesung der Regierungsvorlage (B. 508), betr. die II. Bundesbahngesetznovelle — Dr. Grailer (3965), Weiser (3979), Ammann (3995), Ertl (3998), Steiner (4003), Scheibin (4007) — Ausschuss für Verkehrswesen (4013); 2. Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (B. 493), betr. die Abänderung des Gesetzes über die Volkszählung (B. 510) — Berichterstatter Doppler (4013), Horvatek (4014) — Annahme des Gesetzes in 2. und 3. Lesung (4017);

3. Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über den Antrag der Abg. Zangel, Jarboch, Dr. Schönbauer, Dewath, Teufl, Krobeth u. Gen. (219/A), betr. Maßnahmen zur Förderung des Absatzes der Weinbauprodukte (B. 513) — Berichterstatter Striebnig (4017), — Bundesminister Födermahr (4018) — Annahme des Ausschussantrages (4019).

Ausschüsse: Zuweisung der Regierungsvorlage B. 518 an den Ausschuss für Erziehung und Unterricht, der Anträge Nr. 294 an den Finanz- und Budgetausschuss, Nr. 295 an den Ausschuss für Handel, Nr. 297 an den Verfassungsausschuss und Nr. 298 an den Ausschuss für Erziehung und Unterricht (4019).

Wahl Weiser als Erzhmann des Ausschusses für soziale Verwaltung an Stelle Witzany, Pirchegger als Erzhmann des Ausschusses für Handel an Stelle Hollersbacher, Dr. Otto Bauer als Erzhmann des Verkehrsausschusses an Stelle Klimberger, Firicek als Mitglied des Justizauschusses an Stelle Dr. Danneberg, Dr. Baber als Erzhmann des Finanz- und Budgetausschusses an Stelle Dr. Grailer (4020).

Eingebracht wurden:

Anträge: 1. Sailer, Hareter, Probst, Meißner u. Gen., betr. das Hagelungslid in Güssing (304/A);

2. Berger, Brinnich, Delzelt, Teufl u. Gen., betr. Gewährung von Notstandsausshissen an die durch Hagelschlag betroffenen Gemeinden Langenlois und Haindorf, Bezirk Krems (305/A).

Verteilt wurden:

Regierungsvorlage B. 518.

Berichte: des Ausschusses für Handel B. 516, des Immunitätsauschusses B. 517 und 519.

Tagesordnung: 1. Lesung der II. Bundesbahngesetznovelle (B. 508).

Abänderung des Gesetzes über die Volkszählung (B. 510). Maßnahmen zur Förderung des Absatzes der Weinbauprodukte (B. 513).

Behebung der Weinbaukrise im politischen Bezirk Krems (B. 514).

Schaffung eines Honigschutzgesetzes (B. 515).

Präsident Dr. Gürtler eröffnet die Sitzung um 10 Uhr 25 Min. vorm.

Prodingen erhält einen 14tägigen Urlaub.

Es wird zur Tagesordnung übergegangen. Der erste Punkt der Tagesordnung ist die Fortsetzung der ersten Lesung der Regierungsvorlage (B. 508), betr. die Abänderungen des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, B. G. Bl. Nr. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (II. Bundesbahngesetznovelle).

Dr. Grailer: Hohes Haus! Ich habe meine gestrigen Ausführungen mit der Darlegung begonnen, daß die Behauptung des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen, man müsse bis in die sechziger Jahre der österreichischen Gesetzgebung zurückgehen, um eine derartig gehässige Vorlage zu finden, wie sie die vorliegende Novelle zum Bundesbahngesetz angeblich darstellt, nicht zutrifft und zweifellos Anlaß dazu bieten muß, zu untersuchen, ob eine Notwendigkeit für die Reform des österreichischen Bundesbahngesetzes vorliegt. Ich habe mich dann einleitend damit befaßt, einen kurzen Überblick über die Organisationsgeschichte des österreichischen Eisenbahnwesens zu geben, und bei dieser Gelegenheit auch jene Verwaltungstypen besprochen, die bei der Neukonstruktion des österreichischen Bundesbahngesetzes in Betracht zu kommen haben. Ich erklärte, es müsse nunmehr untersucht werden, ob Mängel bestehen, die auf das Gesetz zurückzuführen sind.

Ich möchte nun diese Mängel in zwei Gruppen einteilen: in die rein konstruktiven Mängel, die also durch eine Umkonstruktion des Gesetzes behoben werden können, und in jene Folgewirkungen dieser konstruktiven Mängel, die ebenfalls als Beweismittel für die Notwendigkeit der von der Bundesregierung eingebrachten Regierungsvorlage einer zweiten Novelle zum Bundesbahngesetze aufgefaßt und gewertet werden müssen.

Als einen der ersten Mängel möchte ich die durch das alte Gesetz und seine Textierung entstandene Unsicherheit über die Rechtspersönlichkeit der Österreichischen Bundesbahnen bezeichnen. Es liegt auf der Hand, daß die Eintragung in das Handelsregister und die Zuerkennung der Eigenschaft eines Vollkaufmannes an die neue Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ mit Rücksicht auf die Funktion, die die Österreichischen Bundesbahnen in der gesamten österreichischen Staats- und Volkswirtschaft zu erfüllen haben, den Anspruch ableiten läßt, daß es sich hier

um einen öffentlich-rechtlichen Betrieb handelt. Leider geht die Auffassung in der Judikatur, aber auch in sozialrechtlicher Beziehung dahin, man habe es hier mit einem typischen Privatbetrieb zu tun und man hat daher auch die Eisenbahnerschaft nicht mehr nach den Normen öffentlich-rechtlicher Natur, sondern nach den Normen des reinen Privatrechtes in ihrer Besoldung und in ihren Dienstverhältnissen zu behandeln begonnen. Es liegt zweifellos das Problem vor uns, zu untersuchen, welche Wege hier gegangen werden müssen. Anerkennt man eine rein privatwirtschaftliche Form der Österreichischen Bundesbahnen, dann ist es klar, daß die österreichischen Eisenbahnbeamten jene Vorrechte verlieren, die sie dank ihrer bevorzugten Stellung bisher mit Recht zu beanspruchen hatten. Anerkennt man jedoch, daß die Bundesbahnen trotz ihrer Kommerzialisierungstendenz und ihrer Kommerzialisierungsgrundlage, auf der ich bestehen bleibe, ein öffentlich-rechtlicher Betrieb sind, dann müssen natürlich auch die Dienstverhältnisse nach jenen Richtlinien konstruiert werden, wie sie ein öffentlich-rechtliches Verhältnis verlangt. (Dr. Ellenbogen: Sie sind doch Besitz des Staates!) Herr Doktor Ellenbogen, es ist leider nicht so klar, wie es vielleicht Ihnen erscheint und wie es auch mir erschien. Ich verweise darauf, daß ich gestern ausgeführt habe, daß die ersten Privatbahnsysteme, die nach englischen Vorbildern gemacht sind, ja auch trotz ihrer privatrechtlichen Stellung hinsichtlich der dienstrechtlichen Behandlung ihrer Angestellten rein öffentlich-rechtlichen Normen gefolgt sind und daß die Eisenbahnverwaltungen der englischen Aktiengesellschaften ausgesprochen als Körperschaften des öffentlichen Rechtes bezeichnet werden. Aus unserem österreichischen Bundesbahngesetz ist das nicht herauszulesen. Da findet man einfach im § 1: „In das Handelsregister eingetragen, mit den Rechten eines Vollkaufmannes ausgestattet.“ Daraus ergibt sich naturgemäß die weitere Konsequenz, die von den Sozialdemokraten besonders unterstützt wird, den Weg kollektiver Normgehaltsvereinbarungen zu beschreiten. Das ist die rein privatwirtschaftliche Form, die ich ablehne, weil die Österreichischen Bundesbahnen Aufgaben zu erfüllen haben, auf Grund deren sie sich mit Recht als eine Körperschaft eigenen öffentlichen Rechtes statuieren können. Es muß daher auch aus dieser Auffassung heraus den Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen in gewissem Sinne, nicht im bürokratischen Sinne, ein Amts-, ein Behördencharakter zuerkannt werden.

Ein zweiter Mangel in der Konstruktion ist ein Teilmangel, der sich besonders in Salzburg und Steiermark auswirkt. Er besteht darin, daß man hinsichtlich der Feststellung des Gerichtsstandes im Bundesbahngesetz einfach durch Verweisung auf die Jurisdiktionsnorm als Niederlassungen nur die Bundesbahndirektionen bezeichnet hat. Daraus ergibt sich für die

Wirtschaft aller jener Länder, die keine Bundesbahndirektion in ihrer Landeshauptstadt haben, die Notwendigkeit der Prozeßverlegung nach Wien, beziehungsweise an den Sitz der Bundesbahndirektionen. Das trifft insbesondere Salzburg und Steiermark, beziehungsweise Graz sehr hart, und ich möchte bei dieser Gelegenheit an den Herrn Minister für Handel die Bitte, beziehungsweise die Frage richten, ob er gewillt ist, hinsichtlich der Errichtung eines eigenen Gerichtsstandes in Graz und Salzburg von seinem Gesichtspunkte aus Vorkehrungen zu treffen und im Einvernehmen mit dem Herrn Justizminister diese wirtschaftlich eminent wichtige Frage in einem zufriedenstellenden Sinn zu lösen. Wir haben diesbezüglich ja ein Vorbild im deutschen Reichsbahngesetz, wo die Frage der Niederlassung, beziehungsweise des Gerichtsstandes durch das Spezialgesetz in einer Form gelöst worden ist, die sowohl den dienstlichen wie den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung trägt.

Eine dritte Gruppe von konstruktiven Mängeln des bestehenden Gesetzes liegt in der ungenügenden Staatskontrolle, wie sie in diesem Gesetz vorgekehrt war. Hohes Haus! Es ist auf die Dauer ein unerträglicher Zustand, daß eine kommerzielle Unternehmung unter Aufrechterhaltung der Fiktion einer kommerziellen Geschäftsführung ihre ganzen Gebarungserfolge auf eine vernachlässigte Vorratswirtschaft, auf einen vernachlässigten Betriebszustand des Fahrparkes, des Lokomotivparkes und auf einen vernachlässigten Bauzustand zurückführen kann. Es ist also klar, daß in der Finanzgebarung, über die ich mir dann noch einige Worte zu sprechen erlauben werde, vor allem Vorkehrungen hinsichtlich der Sicherstellung eines entsprechenden Erneuerungsfonds zu treffen sind, der ja bei allen diesen Unternehmungen vorgesehen ist.

Eine vierte Gruppe konstruktiver Mängel ist im Aufbau, in der inneren Gliederung des Verwaltungsapparates, wie ihn das Bundesbahngesetz des Jahres 1923 geschaffen hat, zu suchen. Es war meines Erachtens schon ein Unglück, daß man dieses schwierige Organisationsproblem in drei Organisationsakten erledigte, grundsätzlich im Gesetz, dann außerhalb des Hauses durch ein nur durch Verordnung zu verlautbarendes Statut, wo die weitere Dienstorganisation vorgesehen wird, und drittens in der Geschäftsordnung. Vergleicht man diese dreiphasige Organisationsentwicklung mit der Entwicklung des alten Organisationsstatuts des Jahres 1896, so findet man, daß eine einheitliche, uno actu erfolgte Organisationsfeststellung den Vorzug vor dieser phasenmäßig gegliederten verdient. Die Befolgung des von Mcworth und von Dr. Herold als dem Fachmann der schweizerischen Bundesbahnen gegebenen Ratsschlages, sich möglichst an das Privatbahnsystem zu halten und dort vor allem eine Zweiteilung insoweit vorzunehmen, daß eine Oberleitung sich nur mit der Richtungsgebung hinsichtlich der großen Grundsätze der Betriebsführung zu befassen hat und daß der Generaldirektor,

beziehungsweise die Generaldirektion möglichst selbständig ist, wurde zwar angestrebt, aber nur in ungenügender Weise erreicht. Denn Tatsache ist, daß die bisherige Verwaltungskommission der ihr zugeschriebenen Aufgabe und Verpflichtung, die öffentlichen Interessen wahrzunehmen, nicht nachzukommen vermochte, weil sie hinsichtlich ihrer Kompetenz und ihres Wirkungskreises nahezu machtlos war. Die wirtschaftliche Vertretung in dieser Verwaltungskommission ist eine außerordentlich ungenügende. Vergleicht man hier die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen, wie sie durch das deutsche Reichsbahngesetz geschaffen worden ist, so findet man, daß dort in der unserer Verwaltungskommission entsprechenden Körperschaft selbstverständlich prominente Vertreter der Produktion vertreten sind, auch der Arbeitnehmerschaft, daß aber weiterhin noch ein dem Reichseisenbahnministerium eingegliedelter Reichseisenbahnwirtschaftsrat besteht, dem im Deutschen Reich dann noch die Tarifkommission zur Seite gestellt ist. Diesem Reichseisenbahnrat, der beim Reichseisenbahnministerium eingegliedert ist, sind noch 17 Provinzialeisenbahnräte am Sitze der einzelnen Direktionen eingegliedert, und das sind diejenigen Organe, die die Fühlungnahme mit der Bevölkerung, beziehungsweise mit der Bauunternehmerschaft herstellen.

Dieser Konstruktion bei den kommenden Spezialberatungen des Gesetzes Rechnung zu tragen schiene mir empfehlenswert zu sein.

Ein weiterer konstruktiver Mangel ist in der eigenartigen Stellung des Präsidenten der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen zu suchen. Der Präsident besitzt nach dem geltenden Recht das Ernennungs- und das Abberufungsrecht hinsichtlich des Generaldirektors und aller übrigen Vorstandsmitglieder. Es ist klar, daß bei einem derartig weit ausgebauten Ernennungs- und Abberufungsrecht des Präsidenten der Verwaltungskommission ein starkes Abhängigkeitsverhältnis des Generaldirektors und der übrigen Mitglieder des Vorstandes entsteht. Aus dieser Konstruktion ist so vieles erklärbar, was sich in der Vergangenheit vollzogen hat. Daß man hier gewisse Dinge sich vollziehen sah, wo zum Beispiel der Präsident der Verwaltungskommission schlechtweg als der Präsident der Bundesbahnen bezeichnet wurde und auch als solcher geamtshandelt hat, ist vielfach darauf zurückzuführen, daß die Vorstandsmitglieder unter den Bestimmungen der Schadenshaftung und Schadengutmachung stehen, während der Präsident außerhalb dieser Verpflichtung steht und daher für die Maßnahmen, die er anordnet, in keiner Weise verantwortlich gemacht werden kann, es sei denn durch Abberufung seitens der Bundesregierung. Damit ist natürlich dem Generaldirektor und dem Vorstand jedes persönliche Entscheidungsrecht genommen, weil sie schlechtweg vom Präsidenten abhängen.

Diese unangenehme Situation wird noch durch das dem finanziellen Direktor eingeräumte Vetorecht verschlechtert, wodurch diesem Fachdirektor selbstverständlich ein Übergewicht über die anderen Fachdirektoren gegeben ist.

Wir kommen also durch diese konstruktiven Mängel zur Endüberlegung, daß die unklaren Bestimmungen über die Schadenshaftung und die ungleiche Rechtsphäre, in die einerseits der Präsident, andererseits der Generaldirektor und die Vorstandsmitglieder gestellt sind, automatisch zu einer gewissen Kompromißwirtschaft bei den Bundesbahnen gebrängt haben, weil die Einzelentscheidung und die Verantwortung nicht sichergestellt erscheint, sondern dort der kollegiale Beschluß und die Kollegialhaftung eben zu einer Kompromißwirtschaft führen müssen.

Die fünfte Gruppe konstruktiver Mängel — sie ist eine sehr beachtenswerte — ist die jedem kaufmännischen Betrieb widersprechende Konstruktion der Personalvertretung. Es ist einfach ein Wahnsinn, das freie Ermessen der kaufmännischen Betriebsführung dadurch zu unterbinden, daß man jede kommerzielle Maßnahme, jede betriebliche Erscheinung an das Mitentscheidungsrecht der Personalvertretung bindet. Diese Art der Konstruktion bedeutet zweifellos einen unlösbaren Widerspruch zum Wesen kaufmännischer Betriebsführung, und ich möchte mit Rücksicht auf die Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen mir nunmehr erlauben, über dieses Gebiet noch einige Bemerkungen anzustellen, bevor ich über die funktionellen Mängel, die sich aus der Konstruktion dieses Gesetzes ergeben, einige Worte verlieren werde.

Herr Abg. Dr. Ellenbogen hat gestern von einem „Raubfeldzug“, von einem „Raubzug“, von einer „Brandfackel“ gesprochen, die durch diese Regierungsvorlage in die Wirtschaft hineingeworfen worden sei. Ich muß sagen, das gerade Gegenteil ist der Fall. Wirtschaftliche Notwendigkeiten sind es, die zu der Vorlage dieser Bundesbahnnovelle geführt haben. Es ist ganz eigenartig: wenn in diesem Hause irgend ein Gesetz zur Diskussion gestellt wird, das irgendwelche politische Zusammenhänge aufweist, dann treten aus der Opposition, aus den Reihen der sozialdemokratischen Fraktion, Redner auf, die mahnen, man solle doch wirtschaftliche Gesetzgebungsarbeit leisten und nicht politische. Und in dem Augenblick, wo ein typisches Wirtschaftsgesetz hier zur Diskussion gestellt wird, kommt Herr Dr. Ellenbogen und erklärt, hier sei ein Raubfeldzug gegen die Eisenbahner geplant. Ich stelle mich hier grundsätzlich auf den Standpunkt, den ich heute nicht zum erstenmal vertrete, daß an dem sozialen Mitbestimmungsrecht nicht zu rütteln ist und daß diese Novelle auch gar nicht daran rütteln will. Der Zweck dieser Novelle liegt darin, die mißbräuchlichen Entartungserscheinungen, die sich aus der Zuerkennung dieses sozialen Mitbestimmungsrechtes an die Eisenbahner ergeben haben, zu beseitigen. Es ist gestern dem

Herrn Abg. Dr. Ellenbogen wahrscheinlich nicht unabsichtlich der Fehler unterlaufen, die Kritik, die sich gegen die Personalvertretung, beziehungsweise gegen ihre Auswüchse richtet, in eine Kritik gegen die Eisenbahner selbst umzufälschen. Ich möchte von dieser Stelle aus feststellen, daß mit der Eisenbahnerschaft, ihren Leistungen und all ihrem Tun im großen und ganzen Zufriedenheit besteht, daß sich aber die Kritik gegen die Institution, beziehungsweise gegen den Mißbrauch dieser Institution richtet und daß es von den Herren der sozialdemokratischen Opposition sehr eigenartig ist, wenn sie sich dagegen stemmen, diese Mißbräuche zu beseitigen. Es bedarf keines Verweises auf andere Eisenbahnländer. Zur Begründung der Notwendigkeit einer Anpassung dieser Bestimmungen an einen kommerziellen Betrieb ist nichts anderes nötig, als auf das Beispiel der Gemeinde Wien zu verweisen, die ebenfalls aus kaufmännischer Erkenntnis heraus lange nicht so weit geht, wie es die Bestimmungen tun, die heute die Grundlage für die Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen bilden. Ich werde mir ja in meiner Kritik gegenüber dem Herrn Abg. Dr. Ellenbogen dann noch erlauben, diesbezüglich weitere Bemerkungen zu machen.

Ich komme jetzt zur Besprechung der funktionellen Mängel, das heißt jener Mängel, die sich eben aus dieser Konstruktion ergeben. Wenn man sich den Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1928 ansieht, so muß man schon sagen, daß es ein stattliches Werk ist, und wer sich der Mühe unterzieht, sich durch dieses Gefirrup von Zahlen durchzuarbeiten, und bei dieser Arbeit aus Vergleichsverpflichtungen gezwungen ist, Geschäftsberichte anderer Eisenbahnländer zu studieren, der findet, daß der Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen der umfangreichste sämtlicher europäischer Eisenbahnländer ist — er wiegt ja fast $\frac{5}{4}$ Kilogramm —, aber wenn man sich den Inhalt näher ansieht, so vermißt man so manches darinnen, was insbesondere ein kommerzielles Unternehmen aufzuweisen hätte. Ich vermiße hier zum Beispiel insbesondere die Mitwirkung jenes betriebswirtschaftlichen Ausschusses, der als ein Sonderausschuß der Personalvertretung zweifellos berufen wäre, auf die Abstellung betriebswirtschaftlicher Mängel hinzuwirken und eben auch im Geschäftsbericht auf die Aufzählung diesbezüglicher Fragenkomplexe zu drängen.

Es hat gestern der Herr Abg. Dr. Ellenbogen den Versuch unternommen — allerdings mit sehr untauglichen Mitteln —, mir klarzumachen, daß es einen Unterschied zwischen Tonnenwagenkilometern und Wagenachskilometern gibt. Es ist ihm hier wie so manches Mal das Malheur passiert, daß er sich hier auf eine Statistik des Wirtschaftsbuches gestützt hat, das von der Wiener Arbeiterkammer herausgegeben wird, in dem diese Statistik enthalten ist, und daß diese Statistik in diesem Zusammenhange diesen Unterschied nicht gemacht hat. Daraus — ob es ein Versehen

ist oder nicht, bleibe hier ununtersucht —, aus dieser Tatsache, daß eine Zitierung aus dem Wirtschaftsbuch jener Körperschaft, die dem Herrn Abg. Dr. Ellenbogen gar nicht so fernsteht, zumindest näher steht als dem deutschnationalen Grail, folgert er die Notwendigkeit einer eisenbahnwirtschaftlichen Belehrung, für die ich danke.

Aber der Herr Abg. Dr. Ellenbogen hat es in dieser Kritik unterlassen, darauf hinzuweisen, daß in diesem Geschäftsbericht vor allem der Leistungsvergleich mit anderen Eisenbahnländern nicht enthalten ist. Der Leistungsvergleich in einer Eisenbahnwirtschaft ist die Grundlage, auf der man erst zu einer richtigen Selbstkosteneinschätzung kommt, und gerade ein kommerziell geführtes Unternehmen muß sich diesbezüglich Klarheit zu verschaffen vermögen, ob es mit Regiesätzen arbeitet, die ertragbar sind oder nicht ertragbar sind. Das ist also ein Mangel, der insbesondere von einem Vertreter bemerkt werden mußte, der sich so sehr als Befürworter dieses Systems in den ganzen letzten Jahren bekundet hat.

Ich vermiße in dem Geschäftsbericht — um nur einige Mängel aufzuzeigen, die auf die mangelhafte Staatskontrolle zurückzuführen sind —, daß wir im Bundesbahngeschäftsbericht für das Jahr 1928 fast gar nichts über die Lösung des schwierigen Problems des Konkurrenzkampfes zwischen Eisenbahn und Automobil finden. Wenn man die diesbezüglichen Abhandlungen im Geschäftsbericht der schweizerischen Bundesbahnen, im Geschäftsbericht der deutschen Reichsbahn oder der englischen Privateisenbahngesellschaften studiert, dann findet man, daß dieses Problem dort Gegenstand sehr eingehender Erörterungen ist. Man findet vor allem in dem Geschäftsbericht der Bundesbahnen — und das wäre für die Ermittlung des Regiesatzes außerordentlich wichtig — keine zusammenfassende Darstellung sämtlicher von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ gewählter Begünstigungen verschiedenster Art. Man müßte auch diese Begünstigungen selbstverständlich kennenlernen, um untersuchen zu können, ob an einen Ausbau oder an einen Abbau dieser Begünstigungen zu denken ist. Mich hätte es insbesondere sehr interessiert, in diesem Geschäftsbericht vielleicht auch die Möglichkeit zu finden, sich über die wirklichen Kosten der Personalvertretung ein Bild zu machen. Es wäre sicherlich angezeigt — ganz abgesehen davon, daß es ein Gebot anständiger Geschäftsführung ist, dem insbesondere die Personalvertretung nachzukommen hätte —, eine Rechenschaft darüber zu geben, was mit den Geldern geschieht, die von jedem einzelnen Eisenbahner eingehoben werden, von jenen Eisenbahnern, die, wenn sie eine Vertretung benötigen, nicht in erster Linie gefragt werden, was ihnen fehlt, sondern in erster Linie gefragt werden: Gehörst du dieser oder jener Gewerkschaft an? Und gehört der Betreffende nicht der sozialdemokratischen Gewerkschaft an, dann stellt sich die Personal-

vertretung grundsätzlich gegen ihn. Das sind Dinge, die behandelt werden müssen, und ich behaupte nun, diese mangelhafte Berichterfassung ist die Folge mangelhafter gesetzlicher Bestimmungen hinsichtlich der Staatskontrolle und führt zu sehr sonderbaren Bilanzkürsten, die zu studieren sich wirklich lohnt.

Der Herr Abg. Dr. Ellenbogen hat in der Zeitschrift „Arbeit und Wirtschaft“ — das ist das Blatt der Arbeiterkammern und der sozialdemokratischen Gewerkschaftskommission — vom 1. Jänner 1930 einen Artikel geschrieben: „Zur Frage der Kommerzialisierung der Bundesbetriebe.“ Er hat eingangs in einer Polemik gegen den damaligen Herrn Handelsminister und unter Zuhilfenahme sehr starker Begriffe zum Schluß wörtlich folgendes ausgeführt (*liest*): „Den allerstärksten Erfolg jedoch, den nur entweder dogmatische Verböhrtheit oder politische Unsachlichkeit leugnen können, hat die Kommerzialisierung der Bundesbahnen erzielt. Dieses Unternehmen hat im Übernahmejahre“ — also im Jahre 1923 — „53·4 Millionen Schilling Betriebsabgang gehabt und wird im Jahre 1929 einen Betriebsüberschuß von etwa 54 Millionen Schilling erzielen, hat also im Laufe dieser wenigen Jahre dem Staate eine steigende Ersparnis bis zu 107 Millionen Schilling jährlich gebracht.“

Hohes Haus! Mit Rücksicht auf die gestrige Kritik und die vom Herrn Dr. Ellenbogen hier gepriesene mathematische Weisheit ist es sicherlich ein Gebot der Zweckmäßigkeit, sich auch mit diesen Ziffern etwas eingehender zu befassen. Ich habe mir bereits seinerzeit im Finanzausschuß erlaubt, den Herrn Abg. Dr. Ellenbogen auf die Irrtümer aufmerksam zu machen, die ihm bei dieser Lobrede auf die Österreichischen Bundesbahnen unterlaufen sind. Ich habe damals gesagt und wiederhole es auch heute: Nichts wäre mir sympathischer und würde mich mit größerer Freude erfüllen, als wenn der Herr Abg. Dr. Ellenbogen hinsichtlich des konstatierten Reingewinnes und Betriebserfolges recht behalten könnte. Leider liegt aber das Recht nicht auf seiner Seite, denn — und hier muß ich ihn korrigieren — es handelt sich nicht um einen Betriebsabgang von 54 Millionen Schilling, sondern um einen Abgang von 61·5 Millionen, der im Jahre 1923 buchmäßig aufgeschienen ist. Dieses Defizit des Jahres 1923 ist allerdings buchmäßig verschwunden.

Es gehört zu den Grundaufgaben kommerzieller Geschäftsführung, durch möglichste Senkung der Ausgabenwirtschaft und durch möglichste Erhöhung der Einnahmen auf einen Betriebserfolg hinzusteuern. Untersuchen wir nun, wie die kommerzielle Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ diesen kaufmännischen Grundsätzen gerecht geworden ist. Es ist feststellbar, daß die Ausgabenwirtschaft tatsächlich, insbesondere auf dem Gebiete des Sachaufwandes, eine starke Senkung erfahren hat. Aber wie ist diese Senkung erzielt worden? Man hat planmäßig Vorratsaufzehrung

einreißen lassen, das heißt, man hat die übernommenen Vorräte, die noch aus der so sehr kritisierten alten Verwaltung stammen, die, höre ich, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens schon gar nichts verstanden haben soll, obwohl ich mir gestern erlaubt habe, auf den schönen Erfolg hinzuweisen, der in den Jahren 1918 bis 1923 unter ministerieller Leitung erzielt worden ist, nahezu ausverkauft, wodurch naturgemäß in der Ausgabenwirtschaft eine Senkung eintreten mußte. Daß in der Kohlenwirtschaft namhafte Senkungen zu erzielen waren, ist kein so großes Verdienst der kommerziell geführten oder sagen wir richtiger: irreführten Bundesbahnen als eine natürliche Folge einer Preisbewegung auf dem Kohlenmarkte, die ergeben hat, daß der Kohlenpreis in dieser Periode nahezu um 30 Millionen Schilling gesunken ist.

Wir sehen aber andererseits in derselben Zeitperiode eine Reihe einschneidender Einnahmenerhöhungen sich vollziehen. Wir sehen Tarifierhöhungen und vor allem auch eine Verkehrssteigerung gegenüber dem Jahre 1923, von der gestern Herr Dr. Ellenbogen sagte, es sei schließlich und endlich eine steigende Arbeitsleistung zu beobachten. Auch hier ist ihm wieder der Fehler unterlaufen, da ja die Leistung des einzelnen Eisenbahners schließlich eine Funktion des Verkehrs schlechtweg ist. Das ist ja die Eigenart des Eisenbahnbetriebes, daß er typische Spitzenleistungen, typische Saisonleistungen aufzuweisen hat, daß aber der Betriebsapparat immer vorhanden sein muß, weil unter Umständen über Nacht eine starke Verkehrssteigerung eintritt. Wir sehen also, diese Leistungen sind schließlich die geradlinige Fortsetzung und Folgerung einer eingetretenen Verkehrssteigerung, die in dieser Periode 23 Prozent betragen hat, aus der heraus sich wieder automatisch eine erhöhte Arbeitsleistung des einzelnen Eisenbahners ergibt, die aber nicht 23 Prozent beträgt, denn wir dürfen nicht vergessen, daß im Zeichen des technischen Fortschrittes die Zugleistungen steigen. Da kommt ja der große Fehler, den Herrn Dr. Ellenbogen macht, zutage, indem er einfach die Bruttotonnenachskilometer zur Grundlage seines Errechnens hinsichtlich der Leistungssteigerungen macht, während doch nunmehr dank des technischen Fortschrittes im Lokomotivbau Züge gefahren werden, die eine viel höhere Tonnage aufweisen, als sie von den kleinen Lokomotivtypen gefahren werden können. Während früher die Maximalbelastung für den Güterzug auf den normalen alpenländischen Gebirgsstrecken bis 10 Prozent Steigung 500 Tonnen betragen hat und man bei dieser Belastung schon zwei Maschinen, unter Umständen sogar eine Vorspannlokomotive oder eine Schiebelokomotive geben mußte, haben wir heute hochtonnige Lokomotiven, die allein bis zu 780 Tonnen ziehen. Naturgemäß ergibt sich aus diesem technischen Fortschritt eine größere Betriebskapazität, die aber mit der individuellen Leistung des einzelnen fast nichts zu tun hat.

Betriebswirtschaftlich gesehen, haben diese Überlegungen außerordentlich großen Wert und müssen bei der Beurteilung eines Betriebserfolges oder -miserfolges herangezogen werden. Wenn man zusammenfaßt, so ergibt sich, daß gegenüber dem Jahre 1923 die Einnahmen um 232,2 Millionen gestiegen sind, das heißt um 59 Prozent, die Ausgaben sind aber leider nicht gesenkt worden, sondern sind ebenfalls um 150 Millionen, das sind rund 34 Prozent, gestiegen. Was ergibt sich aus dieser rein mathematischen Feststellung? Die Beseitigung des Abganges ist durch reine Einnahmeerhöhungen erreicht worden, was vor allem die steigenden Kosten für die einzelnen Verkehrsleistungen beweisen. Trotz eines um 23 Prozent gesteigerten Verkehrs gegenüber dem Jahre 1923 kostet der Bruttotonnenkilometer um 1,9 Prozent mehr als im Jahre 1923, ist der Wagenachskilometer um 5,9 Prozent gestiegen, obwohl der Aufwand insbesondere für die Lokomotivkohle um 30 Millionen Schilling gesunken ist. Wir sehen also, die Selbstkosten steigen, und aus diesen steigenden Selbstkosten ergibt sich die Erklärung für diesen starken Betriebsabgang, den Herr Dr. Ellenbogen schlankeweg in einen riesigen Betriebserfolg der unter Mitwirkung seiner Parteigenossen geführten Unternehmung der Österreichischen Bundesbahnen umwandelt.

Es ist nicht eine Frage der Einstellung zu den einzelnen Personen, die heute nicht mehr die Geschichte der Bundesbahnen führen, sondern die Einstellung zu der Frage des Bundesbahnenproblems als eines der wichtigsten wirtschaftlichen Probleme, wie man diese Vorgänge beurteilt. Wir sehen auch hier wieder, Herr Dr. Ellenbogen kann nicht anders, er muß sich die Parteibrille aufsetzen und kann nur durch die Parteibrille lesen. Nicht darauf kommt es ihm an, was gesagt wird, sondern, wer etwas sagt. Von der Art und der Parteizugehörigkeit dessen, der etwas sagt, hängt die Kritik, hängt das Werturteil des Herrn Dr. Ellenbogen ab.

Hohes Haus! Ich sagte Ihnen schon, daß diese Feststellungen des Herrn Dr. Ellenbogen unrichtig sind. Ich bin sehr zurückhaltend dem Herrn Abg. Dr. Ellenbogen gegenüber, wenn ich sage: Er hat insoweit recht, als das Defizit von 61,3 Millionen Schilling buchmäßig verschwunden ist. Ich werde ihm aber hier noch nachweisen, daß auch dieses buchmäßige Verschwinden des von ihm errechneten Defizits — wollte ich seinen Spuren folgen, müßte ich ihm ebenfalls eine Anleitung zu besseren mathematischen Berechnungen geben, ich unterlasse es aber — nur scheinbar ist und daß dieses scheinbare Verschwinden des Defizits darauf zurückzuführen ist, daß dank mangelhafter Staatskontrolle die Geschäftsberichte, die Gebärungsberichte der Österreichischen Bundesbahnen sehr stark unter dem Einfluß von Bilanzkünstlern gestanden sind. Inwieweit sich der Herr Abg. Dr. Ellenbogen als Anhänger dieser Bilanzkünste gezeigt hat, will ich

nicht weiter untersuchen, weil mir die sachliche Erörterung höher steht.

Hohes Haus, ich bitte folgendes zu überlegen: Die Betriebsrechnung des Jahres 1928 schließt mit einem Überschuß von 28,8 Millionen Schilling ab. Nun schreibt § 2 des Bundesbahngesetzes vor, daß der nachgewiesene Betriebsabgang in Form von Bundeszuschüssen gutzumachen ist. Es sagt aber auch der § 18 desselben Gesetzes, daß ein etwa erzielter Reingewinn selbstverständlich für eine entsprechende Rücklage zu verwenden ist — Erneuerungsfonds, Reservefonds, was da alles in einem großen Unternehmen notwendig ist — und daß das Übrigbleibende dann dem Bunde zurückgegeben wird. Nun, das ist ja das Typische einer treuhändigen Verwaltung, über die sich allerdings der Herr Abg. Dr. Ellenbogen eine merkwürdige Vorstellung zu machen scheint. Er meint eine parteitreuhändige Verwaltung, und im Laufe der vergangenen Jahre hat sich dieses Parteitreuhandertum sehr unangenehm bemerkbar gemacht, wie ich noch zu zeigen Gelegenheit haben werde. Wenn also dieser große Reingewinn, dieser große Betriebsüberschuß, den der Herr Abg. Dr. Ellenbogen konstruiert oder sich konstruieren ließ — das sei ebenfalls nicht untersucht —, besteht, dann liegt eine offenkundige Gesetzesverletzung vor, und ich müßte den Herrn Minister für Handel und Verkehr darauf aufmerksam machen, auch diesem Gegenstande sein besonderes Augenmerk zuzuwenden, um so mehr, als, ebenfalls aus der Bestimmung des Bundesbahngesetzes heraus, bei der Tatsache, daß den Österreichischen Bundesbahnen die Verkehrssteuern geschenkt werden, folgende merkwürdige Bilanzierung erscheint. Die Verkehrssteuern, die einen Betrag von 25,8 Millionen im Jahre 1928 ausgemacht haben, erscheinen als Einnahme gebucht, erscheinen aber nirgends in Ausgabe, das heißt, es handelt sich um eine offenkundige Subvention, die mangelhaft gebucht erscheint. Würde ich hier richtig buchen, müßte ich diese Verkehrssteuern abziehen, und dann bleiben von dem selbst unter Nachsicht aller mathematischen Fehler, die Herr Abg. Dr. Ellenbogen gemacht hat, errechneten Betriebsüberschuß nur mehr 3 Millionen übrig, wobei sich aber weiter ergibt, daß dieser Betriebsüberschuß wiederum zu Unrecht als Betriebsüberschuß aufgefaßt wird, weil ja hier noch eine andere sehr unangenehme Bilanzierungskunst in Erscheinung tritt. Es ist ein Unterschied zwischen der Methode des Abschreibens, beziehungsweise des Erzeugens und der Buchung von Betriebseinrichtungen, Lokomotiven usw. in einem gewöhnlichen industriellen Unternehmen und jener in einem Eisenbahnunternehmen. Die alten Privatbahngesellschaften, die leider hinsichtlich ihrer Organisationsform und ihrer Verwaltung viel zu sehr in Vergessenheit geraten sind, haben ihre Betriebsmittel folgendermaßen abgeschrieben: Wenn, sagen wir, Lokomotiven ausgewechselt worden sind, wenn der Wagenpark oder wenn andere Betriebs-

einrichtungen erneuert worden sind, so wurde das so gemacht, daß man entweder nach dem Zeitwerte abschrieb und dann die entsprechenden Gegenbuchungen machte oder daß man den Neuanschaffungswert auf der einen Seite abschrieb und auf der anderen Seite den Wert des neu angeschafften Ersatzstückes in Eingang stellte. Wie erfolgte in der Praxis die Abschreibung im Geschäftsjahre 1928, beziehungsweise in den vorangegangenen Jahren? Das ist kein Vorwurf gegen die Bundesbahnverwaltung, denn die Bundesbahnverwaltung hat sich hier an die Bestimmungen des Goldbilanzengesetzes zu halten gehabt.

Es wurde also schon bei der Feststellung des Anlagekapitals mit stark reduziertem Wert auf Grund des Goldbilanzengesetzes gearbeitet. Wenn sie nun daran geht, Lokomotiven auszuwechseln, also zu kassieren, so sehen wir, daß sich hier eine planmäßige Aufwertung der Betriebseinrichtungen dadurch ergibt, daß man nach dem reduzierten Goldbilanzwert abschreibt, aber durch die Einstellung mit dem Vollwert des Ersatzstückes als wertvermehrender Investition auf der anderen Seite das Anlagekapital erhöht.

Wozu das führt, das zeigt Ihnen folgendes Beispiel — ich möchte auf dieses Beispiel den Herrn Minister dringlichst aufmerksam machen —: Herr Handelsminister, wir sehen, daß auf Grund dieser Aufwertungsmethoden der Lokomotivpark der Österreichischen Bundesbahnen im Dezember 1926 gegenüber Dezember 1925 um 5 Millionen Schilling höher bewertet erscheint, trotzdem dieser Lokomotivpark um 42 Dampflokomotiven und der Fahrpark um 1800 Waggons verringert worden ist. Wir haben es also hier mit einer typischen Substanzverzehrung zu tun, die, wenn sie nicht rechtzeitig aufgehalten wird, zu einer schweren Katastrophe führen könnte.

Diese Bilanzierungskünste mögen es auch ermöglicht haben, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen die Anlegung eines stillen, eines schwarzen oder, sagen wir, eines roten Fonds — Sie können das nehmen, wie sie wollen, Dr. Ellenbogen war sehr empört ... (Dr. Ellenbogen: Das ist eine Verleumdung!) ... Ich überlasse das ganz Ihrem Geschmaç, Herr Dr. Ellenbogen, ob Sie das als einen schwarzen oder roten Fonds bezeichnen. Wenn Sie hier von einer Verleumdung sprechen, so rennen Sie offene Türen ein, weil ich nicht die Absicht habe, in die Methoden des Dr. Ellenbogen zu verfallen, sondern ich will nur feststellen, daß ein schwarzer Fonds besteht, und das Verdienst, ihn eben aufgedeckt zu haben, gebührt Ihnen. Ich richte aber nunmehr an die sozialdemokratische Fraktion, beziehungsweise an die nicht hier sitzenden Parteigenossen des Herrn Dr. Ellenbogen die Frage, warum sich dann der betriebswirtschaftliche Ausschuß um die Existenz eines derartigen Fonds nicht gekümmert hat. Ich frage weiters, warum nicht widersprochen wird, wenn ein Mitglied der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen

— es ist dies das Verwaltungskommissionsmitglied Herr Gunna — in einer vom Herrn Abg. Dr. Ellenbogen gestern wiederholt zitierten Versammlung feststellt, daß die Sozialdemokraten von diesem Fonds gewußt haben. (Hört! Hört!) Der Herr Abg. Dr. Eisler hat in seiner Eigenschaft als Rechtsvertreter in einem Prozeß, der nunmehr läuft, ebenfalls erklärt: Ja, ja, es besteht ein Fonds, aber eben weil dieser Fonds besteht, müssen wir dafür Sorge tragen, daß er nicht eventuell einem anderen, einem Nichtparteigenossen, übergeben werde.

Es ist wichtig, in diesem Zusammenhang die Frage aufzurollen, ob es denn der Personalvertretung, beziehungsweise dem betriebswirtschaftlichen Ausschuß nicht möglich war, sich darüber Klarheit zu verschaffen, ob die Bilanz richtig erstellt wird, weil ja von der richtigen Erstellung dieser Bilanz nicht zuletzt die Möglichkeit einer erfolgreicher Vertretung der sozialen Fragen des Personals abhängt.

Daraus fließt die Verpflichtung der Personalvertretung, achtzuhaben auf eine gesunde Betriebswirtschaft, und es widerspricht zweifellos nicht nur einer gesunden Betriebswirtschaft, sondern verstößt sehr arg gegen die Methoden kaufmännischer Betriebsführung, wenn in einem etwas unangenehmen gegenseitigen Meinungsaustausch nunmehr bekannt wird, daß durch einen solennen Akt dem Präsidenten der Verwaltungskommission die Bezüge eines der Herren Generaldirektoren plötzlich stark aufgebessert worden sind. Bekanntlich unterliegt die Genehmigung der Dienstverträge, die Genehmigung der Bezüge der Direktoren, der Aufsichtsbehörde. Wir sehen hier eine Zweiteilung: auf der einen Seite die dienstordnungs-, beziehungsweise dienstvertragsmäßig erledigten, in Ordnung laufenden Bezüge und plötzlich eine Aufbesserung, die den dienstvertragsmäßig festgelegten Gehalt um ein Bedeutendes übersteigt. Wir entnehmen aus den Zeitungen, daß der gewesene Generaldirektor der Bundesbahnen bei einem Gehalt von 72.000 S plötzlich aus dem Geheimfonds eine Aufbesserung von 88.000 S bekommen hat. Hohes Haus! Das aufzuklären wird die Verabschiedung des Gesetzes über die Bundesbahnen reichlich Gelegenheit bieten müssen, und ich muß hier den Herrn Handelsminister bitten, dieser Frage ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Der Herr Abg. Dr. Ellenbogen wird mir sagen, diese Kritik, die ich da an der Bilanz übe und mit der ich unmittelbar auch ihn kritisiere, sei eben nur die Kritik eines parteimäßig abversiv eingestellten Mannes. Hohes Haus! Ich berufe mich hier nicht nur auf die Ziffern des Budgets, sondern auch auf einen Mann, der nicht mir, sondern der Sozialdemokratie nahesteht. Der Ingenieur Dr. Welsler hat in den „Annalen der Gemeinwirtschaft“ im Dezember des vergangenen Jahres eine ziemlich umfangreiche Abhandlung über die Österreichischen Bundesbahnen im Zeitraum 1923 bis 1928 veröffentlicht. Es ist interessant, daß Ingenieur

Dr. Welsler in diesen Annalen ebenfalls zu der Feststellung kommt, daß das Fehlen einer gesetzlichen Vorschrift über die Aufstellung der Bilanz zwei Folgeerscheinungen hat: Erstens wurde die Bilanz in jedem Jahre nach anderen Grundsätzen erstellt. Dadurch ergibt sich die Unmöglichkeit des Vergleiches und des Konstruierens eines Fortschrittes oder eines Rückschlusses an der Hand eines Vergleiches. Dr. Welsler hat in diesen „Annalen der Gemeinwirtschaft“ ein meritorisches Prüfungsrecht der Gebahrung durch die Staatsbehörde gefordert. Dr. Welsler stellt weiters auch fest, daß die erhöhten Ersparungen beim Sachaufwand schließlich und endlich eine Folge der Marktlage sind, und er stellt weiters fest, daß die Betriebsrechnungen der Jahre 1923 bis 1928 kein Bild über den Verwaltungserfolg geben. Hohes Haus! Dieser selbe Dr. Welsler, den ich natürlich nicht kenne — ich kenne ihn nur aus seinen Schriften —, hat dann diese seine Kritik wiederholt, in einem Blatte wiederholt, das sicherlich nicht als ein mir nahestehendes Blatt bezeichnet werden darf, denn es wird von dem Herrn Schwiegersohn des Herrn Staatskanzlers Dr. Renner herausgegeben, und wenn auch die Flügelswirtschaft bei der Sozialdemokratie sehr stark ausgeprägt ist und der Herr Dr. Renner als der Exponent des einen Flügels in einem gewissen Gegensatz theoretischer Natur zu dem Flügelführer links, dem Herrn Dr. Bauer, steht, so glaube ich nicht, daß diese vielfach auf theoretische Einstellung zurückgehende Gegenfährlichkeit so weit gegangen ist, daß man schließlich die von einem Flügelführer gebrauchte Argumentation auf der anderen Seite nicht mehr anerkennt.

Ich möchte also sagen, hohes Haus, daß diese Ausführungen in der „Neuen Wirtschaft“ sicherlich auch für den beachtenswert sind, der der Sozialdemokratie nicht nahesteht, und in der Nummer vom 28. Mai 1930 lesen wir folgendes (*liest*):

„In den Geschäftsberichten wiederholt sich immer ein geheimnisvolles Zahlenspiel, das ebenso wie der Oberbau der Lösung harret.

Die Frage des Geschäftsberichtes und des Oberbaues hat nur eines gemeinsam:

Geschäftsbericht und Schienen haben an Gewicht zugenommen, aber der Grad der Wirtschaftlichkeit hat sich dauernd verschlechtert.

Es bedarf des Gefühles, der Erfahrung, der Erkenntnis und der besonderen Begabung eines Mannes, um in dem Ziffer- und Tabellengewirr des mehr als 1 Kilogramm schweren Geschäftsberichtes der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1928 einen Blick in die wahren Begebenheiten des Unternehmens machen zu können.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jahre 1927 mit einem konstruierten Reingewinn von 157.000 S bei 3,1 Milliarden Bilanzvermögen geldmäßig den Höhepunkt ihrer scheinbaren Rentabilität überschritten, und alle nach diesem Zeitpunkte ge-

troffenen Maßnahmen, wie Tarifierhöhungen und Investitionen, beweisen das Gesetz vom abnehmenden Ertrag des Kapitals.“

Hohes Haus! Diese Kritik spricht besser als alle anderen Ausführungen ein Werturteil über die gestrige Rede des Herrn Dr. Ellenbogen und läßt sie in einem sehr merkwürdigen Lichte erscheinen.

Die „Neue Wirtschaft“ äußert sich nochmals zu diesen Vorkommnissen. In ihrer Nummer vom 15. Mai schreibt sie folgendes (*liest*):

„Die im Eisenbahnunternehmen selbst durchgeführten Reformen, die in sechs Jahren mit dreimaligem Wechsel der Generaldirektoren vorgenommene innere Umstellung mit stetig zunehmendem Raubbau an der Substanz zeitigten lediglich vermehrte Reibungen in der Dienstesabwicklung, die mit stets neu einsetzenden Organisationsänderungen kaschiert worden sind. Zu dem Abstieg in der sachlichen Leistung, bewiesen durch die fortschreitende Zunahme der auf die effektive Nutzleistungseinheit der Nettotonnenkilometer entfallenden Bruttotonnenkilometer, der Zugkilometer und der Lokomotivkilometer,“ — hier wird dann eine schweizerische Zeitschrift zitiert, die ich übergehe — „kommen die Belastungen durch den Schuldbendienst, die weder durch Ersparnisse bei der Betriebsführung noch auch durch Tarifierhöhungen aufgewogen werden können.“

Wir sehen dann eine endgültige Verabschiedung dieses Problems wiederum in der „Neuen Wirtschaft“ vom 8. Mai (*liest*):

„Der bisherige erste Abschnitt der Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen bestand dem Wesen nach nur in einer sachlichen und personellen Interessensphärenteilung. Es kann diese Art der Verwaltung“ — fährt Dr. Welsler fort — „gewiß nicht als eine Betriebsdemokratie bezeichnet werden. Auch der Versuch, dieselbe einzuführen, muß bei der Zusammenfassung und Organisation der sogenannten betriebswirtschaftlichen Ausschüsse des Personals als ein Fehlschlag gewertet werden. Diese sogenannte demokratische Art der Beeinflussung der Verwaltungsabsichten kann nicht durch eine äußerlich sichtbare Gliederung irgendeines Verwaltungszweiges und Abgrenzung eines Wirkungskreises der im Betriebe wirkenden Faktoren erreicht werden; die wahre Betriebsdemokratie ist nur in dem Bestreben eines jeden Bediensteten zur Hebung der Gesamtleistung unter vollem Einsatz seiner eigenen Kräfte zu finden.“

Hohes Haus! Diese Feststellungen eines der Sozialdemokratie nahestehenden Schreibers sind außerordentlich beachtenswert. Sie liefern mir den Beweis für die Notwendigkeit der hier vorliegenden Reform zum Bundesbahngesetz. Ich möchte in diesem Zusammenhang an den Herrn Handelsminister einige Fragen richten und ihn bitten, mir diese Fragen, wenn er dazu in der Lage ist, gleich zu beantworten, wenn

aber Erhebungen erforderlich sind, zu einem ihm geeignet erscheinenden Zeitpunkt.

Ich stelle an den Herrn Handelsminister die Frage, ob er gewillt ist, mir, beziehungsweise dem hohen Hause über die Pensionen Auskunft zu geben, die den zurückgetretenen Generaldirektoren und Fachdirektoren ausbezahlt werden.

Ich stelle weiters an ihn die Bitte, dem hohen Hause darüber Aufklärung zu geben, welche Bewandnis es mit dem „schwarzen Fonds“ hat, wie er zustande gekommen ist, wie er verwaltet wird und wo er gebucht wird.

Wir wollen diese Aufklärung haben, denn diese Aufklärung sind wir nicht nur dem Ansehen des Herrn Dr. Ellenbogen schuldig, sondern es leitet uns hier ein viel höheres Ansehen, die Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit, und wir wollen diese Rücksicht auch bei den Bundesbahnen gelten lassen, wir wollen haben, daß diese Bundesbahnen auf eine Art und Weise verwaltet werden, daß sie nicht nur ihrer volkswirtschaftlichen, sondern auch ihrer sozialwirtschaftlichen Mission Rechnung tragen können.

Hohes Haus! Bei dieser Gelegenheit möchte ich aber auch den Herrn Handelsminister bitten, mir zu sagen, ob es möglich ist, daß die Schadenhaftungsbestimmungen nicht auch bezüglich dieses schwarzen Fonds irgendwie geltend gemacht werden gegenüber allen jenen, die sich als an der Bildung dieses Fonds mitschuldig gezeigt haben. Nur noch so nebenbei möchte ich eine Bemerkung machen: Ich weiß nicht, inwieweit dieser Geheimfonds, der merkwürdigerweise vielfach als Kohlenfonds bezeichnet wird, Antrieb und Impuls bei der Behandlung oder Einstellung der Elektrifizierung darstellt. Auch hier möchte ich an den Herrn Handelsminister einerseits und andererseits an den Herrn Obmann des Verkehrsausschusses, beziehungsweise, weil dieser, wie ich höre, erkrankt ist, an seinen Stellvertreter die Bitte richten, sich vielleicht doch der Pflichten eines Obmannes des Ausschusses bewußt zu werden und das Gutachten über die Elektrifizierungsfrage, das mit viel Mühe, viel Fleiß und hohem Geldaufwand hergestellt wurde, doch endlich einer Behandlung zuzuführen.

Schließen wir also diese Betrachtung ab, so zeigt sich, daß leider die konstruktiven Mängel im Bundesbahngesetz zu einer Reihe von Unzukömmlichkeiten finanzieller Natur geführt haben, die Herr Dr. Ellenbogen als Erfolg, die jeder andere objektiv Denkende als Mißerfolg buchen muß.

Was nun die Ursachen dieses Erfolges anlangt, sind wir der Bundesbahnverwaltung gegenüber verpflichtet, auch jene Schwierigkeiten aufzuzeigen, die sich für die Bundesbahnverwaltung ergeben, wenn sie bestrebt ist, diesen Betrieb nach kaufmännischen Gesichtspunkten und Methoden zu führen. Wenn man sich diese Überlegungen zurechtmacht, so kommt man zu einem sehr

bedeutenden Schuldkonto jener, die Herrn Dr. Ellenbogen viel näherstehen als mir. Auch folgende Feststellungen — ich will das ganz kurz erwähnen — sind ein Beweis für die Notwendigkeit der vorliegenden Reform. Hohes Haus! Es ist eine Tatsache, daß die in der ganzen modernen Welt durchgeführte und leider Arbeit und Menschen ersparende Rationalisierung bei den Bundesbahnen nicht in dem Maße erfolgen konnte, wie sie vielleicht dem technischen Fortschritt nach möglich und dem Willen der Betriebsleitung und der Generaldirektion nach durchgeführt worden wären, wenn sie nicht einen unverständlichen Widerstand in der Personalvertretung gefunden hätte.

Das Gutachten über die Elektrifizierung schreibt in jenen Partien, wo die Menschen ersparende Tendenz der elektrischen Traction besprochen wird, davon, daß die Nichtdurchführung der Möglichkeiten der Ersparung dazu geführt hat, daß zum Beispiel — ich zitiere hier nur das Gutachten — jährlich 507.600 S an Personalkosten nicht in Ersparung gebracht werden konnten, weil die Personalvertretung jenen Vorschlägen der Verwaltung, die sie aus Gründen der Rationalisierungsüberlegung gestellt hat, die Zustimmung versagt hat. Es ist sicherlich ein schwerer Entschluß für eine Personalvertretung, einer Maßnahme zuzustimmen, die, wie in diesem Fall, 141 Menschen ihrer Posten beraubt. Aber man muß hier überlegen, daß aus der ständigen Mißachtung derartiger Betriebsnotwendigkeiten finanzpolitische Gefahren für den Gesamtbetrieb entstehen, deren Opfer und Leidtragende letzten Endes die Bediensteten, die Beamten der Eisenbahnen sind. Ich verweise bei dieser Gelegenheit auch darauf, daß durch das Verhalten der Personalvertretung in einem mir persönlich bekannten Fall Zeitaufnahmen mit Leistungsbewertungen, wie sie in der ganz modern eingerichteten Hauptwerkstätte Knittelfeld mit Zustimmung des Personals, beziehungsweise der dortigen Vertrauensmänner durchgeführt worden sind, in ihrer Durchführung und Anwendung in der Werkstätte Linz fast drei Vierteljahre durch die Vertrauensmänner verhindert worden sind, die sich einfach geweigert haben, das zu übernehmen. Es handelt sich hier um eine Rationalisierungsmethode, die schließlich und endlich vom Standpunkt der Betriebsverwaltung durchgeführt werden muß und deren Nichtdurchführung wiederum Dr. Weidler in der von mir wiederholt zitierten „Neuen Wirtschaft“ folgendermaßen kritisiert: „Die Rücksichtnahme auf das Personal hat bei dem wichtigsten Rationalisierungsgebiet, bei der Personalwirtschaft, bloß Äußerlichkeiten besonders organisatorischer Natur gezeitigt.“ Es muß darauf gedrungen werden, daß derartige im kaufmännischen Geschäftsbetriebe liegende Anordnungen der Verwaltung nicht einfach abhängig gemacht werden von einer weit über das Betriebsrätegesetz hinaus konzidierten Entscheidungsbefugnis der Personalvertretung, die in dem Fall einen unglückseligen Gebrauch davon gemacht hat.

Herr Dr. Ellenbogen hat bei der Kritik einer Broschüre, die ich vor einem Jahre verlautbart habe, und unter voller Nichtberücksichtigung der darauf erfolgten Druckfehlerberichtigung folgendes festgestellt — ich weiß nicht, ob es mit Bezug auf die Broschüre oder die Ausführungen eines Redners geschehen ist, das ist auch einerlei — er meinte, es werde eine scharfe Kritik an dem Personal geübt, und man wolle nicht erkennen, daß seinerzeit dem Zentralauschuß der Bundesbahnen, beziehungsweise den dort sitzenden gewerkschaftlichen, beziehungsweise in dem Fall den wirtschaftlichen Organisationen als Entgelt, als Ablöse für die Regiebegünstigung ein Betrag von 2.970.000 S ausgezahlt worden ist. Ich muß hier folgendes feststellen. Keinem vernünftigen Menschen kann es einfallen, eine Maßnahme der Verwaltung, die dem Personal etwas bringt, als unglücklich zu bezeichnen. Aber es fragt sich hier, ob diese 2.970.000 S dem Personal überhaupt zugute gekommen sind. Herr Dr. Ellenbogen hat das so ausgeführt, daß dadurch dem Personal Begünstigungen abgelöst worden seien. Das ist richtig, aber hier zeigt sich wieder einmal das System sozialdemokratischer Politik. Diese 2.970.000 S wurden gegeben, und das Personal mußte auf ein ihm bisher zugestandenes Regiebegünstigungsrecht bei der Beförderung von Lebensmitteln usw. verzichten. Nun ergibt es sich aus der Natur des Eisenbahnbetriebes, daß derjenige, der in einer Eisenbahnstation in einer weit von den Einkaufs- und Verkaufsstätten des Verkehrs abliegenden Dienststelle sein Leben führen muß, in die größeren Märkte und Orte fährt, um sich dort Lebensmittel und Bedarfsartikel zu kaufen. Für diesen Zweck hat der Eisenbahner eine Begünstigung gehabt. Diese Begünstigung hat er jetzt verloren, die Entschädigung dafür aber hat er nicht bekommen, denn diese Entschädigungen wurden gewerkschaftlich angelegt in Erholungsheimen und ich weiß nicht, in was noch, es interessiert mich auch weiter nicht. (*Dr. Ellenbogen: Das kommt bekanntlich auch dem Personal zugute!*) Aber nicht allen, Herr Dr. Ellenbogen. Ein Recht, das allen zugestanden war, wird allen weggenommen, um einigen dann ein Recht, das aber von gewerkschaftlichen oder organisatorischen Entscheidungen abhängig gemacht wird, zugänglich zu machen. (*Weiser: Die Lebensmittelfreischeine bestehen noch!*) Sie haben eine unglückselige Erinnerung in mir wachgerufen. Es ist richtig, die Lebensmittelfreischeine bestehen noch, aber diese Lebensmittelfreischeine werden nicht in der Richtung der billigsten Einkaufsquelle gegeben, sondern die Bemühungen der Organisation sind eifrig darauf eingestellt, derartige Zielfstellen für diese Lebensmittelfreischeine auszugeben, die in eine sozialdemokratische Konsumstelle führen. (*Hört! Hört!*) Diesbezügliche Beschwerden, Herr Abg. Weiser, lesen Sie sich gefälligst in den Gewerkschaftsblättern selbst nach. Gerade in der letzten Zeit wurde hier heftige Kritik geübt, weil hier wiederum so ein stilles Subventionswesen für die

sozialdemokratischen Eisenbahnerkonsumgenossenschaften gepflegt wird und dadurch der einzelne Bedienstete naturgemäß seines Rechtes, dort zu kaufen, wo es ihm paßt, beraubt wird, beziehungsweise dieses sein Recht ihm verteuert wird. Das ist die Bedeutung dieser Kritik hinsichtlich dieser 2.970.000 S, von denen der wirtschaftliche Ausschuß sich auch die Frage hätte vorlegen sollen: Woher sind sie denn gekommen? Wo sind sie denn gebucht? Es ist scheinbar wiederum ein neuerlicher Beweis für die Tatsächlichkeit des Bestehens eines geheimen Fonds.

Hohes Haus! Es würde zu weit führen, wollte man auf diesem Gebiete weiter schürfen. Wenn ich das erwähne, so tue ich es nicht aus einer allzu großen Berücksichtigung der Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen, mit denen ich mich leider ja noch einmal befassen werde müssen, sondern nur, um aufzuzeigen, daß tatsächlich Hindernisse bestehen, über die die Verwaltung nicht hinwegkommt, und aus diesen Hindernissen heraus ergibt sich für die Verwaltung der ungünstige Gebarungserfolg, der auf Ihr Konto einer Kritik unterzogen werden muß. Und sehen Sie, diese Art des Vorgehens führt natürlich dazu, daß trotz größter Sparsamkeit auf dem Gebiete des Sachaufwandes, trotz verschiedener Reorganisationsmaßnahmen, trotz all dieser vielfach harten Maßnahmen, die sicherlich großes Verständnis beim Personal voraussetzen, die Ausgaben immer mehr und mehr steigen. Warum steigen? Weil alles wettgemacht wird durch die Entwicklung des Personalkontos, das ja eine geradezu schauerliche Höhe erreicht. Ich werde zeigen, daß trotz dieser unheimlichen Steigerung des Personalaufwands, der nunmehr — ich kenne die neuen Ziffern des Jahres 1929 noch nicht, aber nach den letzten Mitteilungen — fast 75 Prozent der gesamten Ausgaben der Bundesbahnen beträgt, daß trotz dieser Kostenentwicklung bei den Bundesbahnen die Lebens-, beziehungsweise Einkommenverhältnisse der Bundesbahner eine Verschlechterung erfahren haben. Warum ist das möglich, hohes Haus? Sehen Sie, das ist ebenfalls auf jene Maßnahmen zurückzuführen, die sich unter dem Druck der Personalvertretung ergeben haben. Ich habe mir bereits im Finanzausschuß erlaubt, den Herrn Abg. Dr. Ellenbogen darauf hinzuweisen, daß es Pflicht der Personalvertretung, Pflicht jedes Abgeordneten wäre, einer Entwicklung entgegenzutreten, die sich nicht nur gegen die Wirtschaft, sondern vor allem auch gegen das Personal richtet. Man hat von sozialdemokratischer Seite sehr häufig und sehr heftige Kritik über die Abbaubestimmungen gehört, und ich stelle fest, daß diese Kritik vielfach sachlich berechtigt war. Denn jede Abbaumaßnahme ist eine harte Maßnahme, weil sie in das soziale Leben bis in das Familienleben hineingreift. Die sittliche Rechtfertigung eines derartigen Abbaus findet sich nur in der wirtschaftlichen Erkenntnis, daß dadurch die Lebensmöglichkeit eines Betriebes verbessert wird. Wie sieht nun

die Verbesserung dieser Lebensmöglichkeit aus? Wenn man darangeht, den Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen — Aktive und Pensionisten zusammen — des Jahres 1924 dem des Jahres 1928 gegenüberzustellen, dann ergibt sich die Tatsache, daß trotz weitgegangenen Abbaues ein Plus an Personal entstanden ist, wenn ich Aktive und Pensionisten zusammennehme, wobei ich dieses Plus nicht damit erklären kann, daß die Eisenbahner unter der Herrschaft der sozialdemokratischen Personalvertretungsmehrheit unsterblich geworden sind. Denn in diesen Ziffern sind die natürlichen Abfälle durch das Ableben nicht berücksichtigt. Ich wenigstens kann sie nicht berücksichtigt finden. Wenn ich also annehme, daß in dieser Zeit Leute gestorben sind, so muß doch bei einer konsequenten Fortführung des Abbaues der Gesamtpersonalstand kleiner statt größer werden. Es ergibt sich aber hier, daß er größer wird. Wo liegt nun die Erklärung? Die Erklärung ist furchtbar einfach. Der Sozialdemokratie ist doch jeder ältere, gesetzte, für Agitationen weniger zugängliche Bedienstete ein Dorn im Auge. Man hat daher, ungeachtet der Tatsache, die sich jedem Laien aufdrängt, daß durch den Abbau älterer, erfahrener Betriebsleute sehr viel Betriebserfahrung verlorengeht, systematisch abgebaut, ohne Rücksicht darauf, daß man dadurch schließlich und endlich die Betriebserfahrung schmälert, und hat auf der anderen Seite Neueinschübe vorgenommen. Hohes Haus! Es liegen mir hier aus einem offiziellen Bericht folgende Ziffern vor. Der Bericht behandelt die Reform- und Sparmaßnahmen der Bundesbahnen im Jahre 1927 und im Jänner 1928. Man hat danach in diesem Jahre im ganzen 2296 Bedienstete, weil sie nach dem Reformprogramm überflüssig schienen, abgebaut und an ihrer Stelle wieder 1134 neue Leute aufgenommen, und die Klagen aller marxistischen Gewerkschaften gehen nun dahin, daß diese Neuaufnahmen mit Recht den Titel des politischen Verstärkungsarbeiters verdienen, denn diese Neuaufnahmen wurden ausschließlich auf dem Wege über die sozialdemokratischen Organisationen getätigt. (*Hört! Hört!*)

Ich verstehe also die Aufregung des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen über den diesbezüglichen Teil meiner Ausführungen um so weniger, als der von ihm festgestellte Fehler, der sich dadurch ergeben hat, daß der Drucker einen Tausenderpunkt als Dezimalpunkt hinausgesetzt hat und den ich auch berichtigt habe, tatsächlich vorhanden war. Der diesbezügliche Teil der Ausführungen Dr. Ellenbogens ist vollkommen richtig. Diese Ziffer ist aber in der Endsumme auf Grund dieses Druckfehlers korrigiert worden und ergibt dadurch ein falsches Bild. Aber im Endurteil — und darauf kommt es an — wollte ich in diesem Teil meiner Ausführungen darlegen, daß es für den Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen, aber auch für das Personal zweckmäßiger wäre, dann, wenn sich die Notwendigkeit der Neueinstellung von Personal

ergibt, die verhältnismäßig noch rüstigen, arbeitsfreudigen und mit ungenügenden Pensionsbezügen eine Gefahr für die in der Privatwirtschaft stehenden Arbeiter und Angestellten bildenden Abgebauten wieder zurückzunehmen, weil ich dann nur die Differenz von der Pension auf den vollen Gehalt zu bezahlen habe. Aber wenn Sie einen Menschen mit 45 Jahren abbauen und er mit ungenügenden Bezügen herumgeht, wird es sich um eine Arbeit umschauen und dadurch zu einem Konkurrenten auf dem Arbeitsmarkte für die Privatangestellten, beziehungsweise Privatarbeiter. (*Dr. Ellenbogen: Die Personalvertretung ist doch gegen die Verstärkungsarbeiter!*) Jetzt erst, Herr Dr. Ellenbogen. Wir verstehen uns da sehr genau. Wenn die Personalvertretung dagegen wäre, hätte sie unter allen Umständen für eine Reaktivierung eintreten müssen. Nun wird mit Recht sowohl von Seiten der Personalvertretung als auch von Seiten der Verwaltung gesagt, diese von mir seit Jahren gepredigte . . . — und ich berufe mich hier auf Ausführungen, die Sie in einer gewerkschaftlichen Zeitung des Jahres 1922 nachlesen können, ich habe damals schon dem Gedanken Ausdruck verliehen: Es ist ein Wahnsinn, in einem Saisonbetrieb mit plötzlich auftretenden Spitzenleistungen Leute abzubauen und dann neue Leute wieder einzustellen; es entspricht der Konstruktion der Besoldungsordnung, daß ein derart Aufgenommener automatisch, wenn er zweimal 300 Tage Dienst geleistet hat, sofort in eine unkündbare pensionsberechtigte Stellung hineinwächst, dann bringt ihn die Verwaltung nicht mehr los. Nun hat die Verwaltung mit der Personalvertretung eine diesbezügliche Remedur der Bestimmungen angestrebt, sie ist aber an der Einheitslosigkeit der Personalvertretung gescheitert. Hier wäre für die Personalvertretung die Möglichkeit gewesen, entweder Neuaufnahmen dadurch zu tätigen, daß man sagt: Bitte, wir reaktivieren! Wenn der Wohnungsmangel vorgeschützt wird, so ist das keine genügende Deckung; denn das Essentielle der Ausführungen, die Herr Dr. Ellenbogen kritisiert hat, ist, daß durch eine derartige Reaktivierung nicht nur der Pensionsfonds der Österreichischen Bundesbahnen, der heute keine versicherungsmathematische Deckung aufweist, entlastet wird; denn die Prämien einzahlungen, die von Seiten der Verwaltung und von Seiten des Personals gezahlt werden, reichen nicht aus, um diesen überaus großen Pensionsaufwand zu decken, der auf der einen Seite durch staatliche Zuschüsse und auf der anderen Seite — und das ist das Bedauerliche — aus der laufenden Betriebsrechnung bezahlt wird, was die Betriebsausgaben so sehr anschwellen gemacht hat. Es entsteht aus dieser Tatsache für die kommenden Pensionisten der Bundesbahnen eines schönen Tages — Gott gebe, daß dieser Tag nie kommt — die Gefahr, daß sie plötzlich keine geldliche Deckung ihres Pensionsanspruches vor sich haben. Es wäre also hier Pflicht

der Personalvertretung, auf diesem Gebiete Ordnung zu machen.

Herr Dr. Ellenbogen hat in diesem Zusammenhange Kritik an der von mir angegebenen Zahl der Personalvertreter geübt. Ich muß dem Herrn Abg. Dr. Ellenbogen verweissend sagen, er möge die Kritik an die Verfasser der Wahlstatistik der letzten Personalvertretungswahlen des Jahres 1926 richten, aus der ich diese gewählten Mandatäre herausgenommen habe. Wenn die „Arbeiter-Zeitung“ schreibt, es sei hier die Behauptung aufgestellt worden, daß 3900 oder was dort steht — ich müßte es nachschlagen — Gemeinderäte usw. sind, so ist das unrichtig. Es ist ja ausdrücklich festgestellt worden, daß soundso viele tausende Gewählte getrennt nach der Zahl auf Zentralschulungsmitglieder, Personalvertretungsmitglieder und Vertrauensmänner in den einzelnen Dienststellen entfallen. Diese Ziffer ist richtig, und sie berechtigt Herrn Dr. Ellenbogen keineswegs, hier die Behauptung aufzustellen, daß hier eine bewußte Verdrehung der Ziffern vorliege.

Hohes Haus! Aus der Tatsache der bestehenden Personalvertretung ergibt sich aber auch noch eine andere außerordentlich verwaltungserschwerende Tätigkeit der Personalvertretung. Herr Dr. Ellenbogen hat gestern kritisiert, daß ich hier die Schwierigkeiten aufgezeigt habe, die sich bei den Postenbesetzungen ergeben, und er hat erklärt, das seien bloß so Hausnummern. Hohes Haus! Es wäre Sache der Personalvertretung, das zu widerlegen, und ich möchte, um dies Herrn Dr. Ellenbogen und allen späteren Kritikern zu ermöglichen, sagen, wie ich zu diesen Ziffern gekommen bin. Ich habe mir die Arbeit gemacht, tausende Fälle nicht herauszufinden, sondern so, wie sie im Nachrichtenblatt als freie Posten ausgeschrieben werden, aufzuschreiben, ausgeschrieben am soundso vielen, und dann wieder zu suchen, wann der Posten besetzt worden ist. Diese sich aus Tausenden von Fällen ergebende Besetzung bot mir den Durchschnitt, den ich gefunden habe. Es ist also gewiß von keiner willkürlichen Verfälschung von Tatsachen zu reden, sondern die Tatsache liegt vor, daß infolge der Mitwirkung dieser unglückseligen Personalvertretung bei Postenbesetzungen sich die ursprüngliche Frist ... (*Janicke: Um neun Tage verlängert hat!*) Das ist ein Unsinn. Ich werde Ihnen sofort an ein paar konkreten Fällen zeigen, wie sehr Sie unrecht haben. Die Frist von 37 Tagen, die durchschnittlich errechnet wurde, wurde bis auf 267 Tage erstreckt. Ich habe hier die Methode aufgezeigt und gestatte mir nun, Ihnen nur ein paar willkürliche Beispiele anzuführen, damit Sie sehen, ob meine Beweisführung böswillig oder begründet ist. Im Nachrichtenblatt der Generaldirektion wurde am 31. Dezember 1928 eine Verkehrskontrollorstelle ausgeschrieben. Die Besetzung bot der Verwaltung Schwierigkeiten, weil die Personalvertretung gegen den Vorschlag der Verwaltung schwere Widerstände

erhob. Es ergaben sich notwendige Verhandlungen, und so kam eine Frist heraus, derzufolge dieser Posten erst am 28. Juli 1929 wiederum als besetzt verlaublich werden konnte. Sie sehen also, wir haben es hier mit einer rund siebenmonatigen Besetzungsfrist zu tun. Ich verweise weiters — und Sie können es überprüfen — darauf, daß im Nachrichtenblatt vom 28. Februar 1928 zwei Posten bei der Zugsförderungsabteilung einer Direktion — hier, bei der Direktion Südwest — besetzt werden sollten. Elf Monate lang wurde herumgerauft, bis diese beiden Posten besetzt werden konnten. Und da hat der Herr Abg. Janicik den Mut, zu sagen, nur um neun Tage ist diese Frist verlängert worden und nicht mehr. Ich könnte Ihnen auf Grund dieser praktischen Beispiele, von denen ich tausende durchgerechnet habe, nachweisen, daß der Durchschnitt, den ich aus diesen tausenden durchgerechneten Fällen gezogen habe, ergibt, daß sich dadurch statt einer Erledigungsfrist von 37 Tagen im Frieden jetzt eine solche von 216,6 Tagen ergibt. Daraus entsteht die Notwendigkeit einer Reform auf diesem Gebiete. Diese Reform ist nicht nur vom Standpunkte der kaufmännischen Betriebsführung aus notwendig, sondern sie ergibt sich auch aus dem Betriebsrätegesetz. Herr Dr. Bauer hat gestern leichtthin gesagt, das Betriebsrätegesetz komme ja nicht in Betracht, denn die Dienstvorschrift für die Personalvertretung ist vor der Verlautbarung des Betriebsrätegesetzes gemacht worden. Warum hat man damals in Kenntnis dieser Tatsache den § 2 des Betriebsrätegesetzes formuliert, demzufolge ein dem Gedanken des Betriebsrätegesetzes anzupassendes Personalvertretungssystem bei den Bundesbahnen zu errichten ist? Hohes Haus! Daraus folgere ich die weitere Konklusion und die Berechtigung, zu sagen: Die Reform, wie sie von der Regierung vorgelegt worden ist, ist notwendig.

Ich möchte, um auch den Intentionen des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen Rechnung zu tragen, an die Regierung, beziehungsweise an den Herrn Handelsminister wiederum einige Fragen richten. Herr Minister, der von mir vertretenen Fraktion — und ich glaube, genau so wie den anderen, den übrigen Mehrheitsparteien — liegt es am Herzen, daß die Eisenbahner in keinen falschen Verdacht kommen. Und wenn Herr Dr. Ellenbogen das, was hier behauptet wird, in der ihm eigenen Leichtfertigkeit von A bis Z eine elende Verleumdung nennt, so gibt es hier ein Mittel, dem zu begegnen: der Herr Minister wolle die Güte haben, jene Überschreitungen, jene Exzesse, die sich Personalvertreter zuschulden kommen ließen, hier dem Hause bekanntzugeben. Wir haben gehört, daß am 1. Mai ein Personalvertreter es war, der trotz der beschworenen Pflicht — bitte, nicht offiziell und formell beschworenen, aber übernommenen Pflicht —, auf Ordnung im Betriebe zu schauen, am Wiener Westbahnhof die Abfahrt eines Zuges verhindert hat, weil die notwendigen parteimäßigen Voraussetzungen

für das Abfahren eines Zuges am 1. Mai nicht gegeben waren. Ich habe auch die Verkehrsvorschriften studiert, aber ein diesbezügliches Abfertigungshindernis habe ich noch nicht gefunden. Herr Handelsminister, es handelt sich hier um den Fall Jeffer, der, wie ich glaube, strafrechtlich schon erledigt ist, der aber den Beweis dafür ergibt, daß sich hier Mißbräuche eingeschlichen haben, die abgestellt werden müssen.

Herr Minister, in Leidnitz ist ebenfalls ein Vertrauensmann, der sich Gregnir nennt und der als Güterschuppenverwalter jede Partei, die im Verdachte steht, irgendwie mit der Heimwehr in Verbindung zu stehen, ansiegelt. Es ist unlängst zu einer Bedrohung eines Mannes gekommen, und zwar des Toni Harlet. Es ist eine diesbezügliche Anzeige an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eingebracht worden, weil es nicht angeht, daß die Herren Personalvertreter bei den Bundesbahnen sich als Herren dieser Bahnen bezeichnen. Bitte, alle Hochachtung vor jeder politischen Gesinnung, ich kehre mich nicht daran, aber im Dienste hat er seinen Dienst zu verrichten. Das ist also ebenfalls ein Beweis dafür, daß hier Mißgriffe und Übergriffe vorgekommen sind. Damit man aber der Öffentlichkeit ein richtiges Bild gibt, stelle ich die Frage und bitte den Herrn Minister, er möge die Kosten der Personalvertretung amtlich ermitteln lassen und Vorkehrungen treffen, daß in Zukunft diese Kosten laufend verlautbart werden, damit man nicht auf Schätzungen angewiesen ist und auch keine Gefahr von Überschreitungen besteht, wie Herr Dr. Ellenbogen angeführt hat.

Ich möchte an den Herrn Minister noch eine Frage richten. In der Vorschrift über die Personalvertretung ist ängstlich darauf Bedacht genommen, der Tendenz des Bundesbahngesetzes Rechnung tragend, aktive Politiker auszuschneiden. Mit Recht. Aber eine Ausnahme von dieser Bestimmung macht der Vorsitzende des Zentralausschusses der Österreichischen Bundesbahnen, der doch auch aktiver Politiker ist. Ich meine, trotz der klaren Bestimmung, daß ein aktiver Politiker nicht in die Personalvertretung hinein darf, hat man aus der Personalvertretung einen Vorsitzenden gewählt, der ein aktiver Politiker ist — ob er nun Tomschik heißt oder anders, spielt keine Rolle. (*Janicki: Das ist gesetzlich!*) Nein, das ist nicht gesetzlich. Erstens gibt es kein Gesetz, Herr Janicki, das die Personalvertretung bei den Bundesbahnen regelt, sondern das ist eine Dienststanweisung. (*Lebhafte Zwischenrufe.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte, das Wort hat der Herr Abg. Dr. Grailer! (*Zwischenrufe. — Ruf: Nur keine Aufregung!*) Bitte um Ruhe!

Dr. Grailer (*fortfahrend*): Nun, die Aufregung ist ja auf Ihrer Seite. Wir sind absolut nicht aufgeregt, sondern ernstlich bemüht, sachlich und friedlich hier das zu sagen, was gesagt werden muß, um den Verdacht, der von Herrn Dr. Ellenbogen gestern ausgesprochen

worden ist, daß es sich hier um einen Raubzug handelt, den der Herr Handelsminister gegen die Eisenbahner unternimmt, zu entkräften.

Ich möchte aber an den Herrn Handelsminister noch eine andere Bitte richten — augenblicklich hat mich dazu der Herr Abg. Dr. Ellenbogen gebracht. Er hat Bezug genommen auf einen Ehrenbeleidigungsprozeß, der zwischen der Personalvertretung einerseits und einer Gruppe von Leuten andererseits schwebt. Ich habe sehr stark das Gefühl, daß seine gestrigen Ausführungen eine prozeßbeeinflussende Tendenz beinhalten. Er hat sich eingehend mit diesem Prozeß befaßt. Ich kenne die Prozeßlage nicht, aber ich bitte den Herrn Handelsminister, sich diesen Prozeßfall, wenn es irgendwie strafprozessual möglich ist, zu beschaffen — er liegt hier beim Strafbezirksgericht Wien — es ist eine Klage der Personalvertretung gegen den Schriftleiter des unpolitischen Eisenbahnerverbandes. Da sind eine Reihe von Beweismaterialien darinnen und Anschuldigungen, die gegen die Personalvertretung ausgesprochen werden. Wir werden aus der Kenntnisnahme dieses Prozeßmaterials sicherlich wertvolle Anregungen schöpfen können, die wir bei der Beratung der neuen Bundesbahnnovelle gut brauchen können.

Abschließend möchte ich folgendes zu diesen Kapitel sagen. Der Herr Abg. Dr. Ellenbogen hat erklärt: Von A bis Z sind alle diese Zahlen erlogen. Sein von ihm als Freund bezeichneter Freund Tomschik hat in einer Sitzung des Zentralausschusses am 31. Mai vorigen Jahres in einer Polemik gegen diese Broschüre folgendes gesagt (*liest*): „Die mehrfachen Angriffe gegen die Personalvertretung der Bundesbahnen erwecken in mir das Gefühl, daß die Bundesbahnverwaltung dabei nicht ganz schuldlos sei, denn wie könnte der Herr Dr. Grailer sonst zu dem Ziffermaterial gekommen sein, da seine Daten, auf deren Grundlage er durch Gegenüberstellung nicht zusammengehöriger Zahlen, Rechenfehlern und Dezimalpunktverschiebungen zu seinen falschen Behauptungen gelangt ist, auf den Groschen stimmen.“ Der Herr Abg. Tomschik erklärt in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Zentralausschusses der Bundesbahnen: Meine Ziffern stimmen auf den Groschen; Herr Dr. Ellenbogen erklärt: Von A bis Z erlogen. Da kennt sich der Teufel nicht mehr aus, wer recht hat! Ich weiß nicht, sind hier neue Flügelbildungen entstanden oder sind das rein taktische Wendungen, denen Dr. Ellenbogen zum Opfer gefallen ist.

Die Reform, die vorliegt, ist aber auch aus sozialen Gründen notwendig; denn wenn Sie sich die Entwicklung des Dienstrechtes der Eisenbahner ansehen, so ist überall der sozialdemokratische Einfluß zu beobachten.

Ich erspare es mir, weil ich sehe, daß ich meine Zeit zu überschreiten beginne, Ihnen hier jene Beweise zu erbringen, die, wieder rein ziffermäßig, Ihnen sagen, wie verlogen die Methoden sind, mit denen

die Sozialdemokraten gegen diese Novelle vorgehen. Sie sprechen von einer Entrechtung des Personals. Ich habe gestern auf eine Einladung des Dr. Ellenbogen hin Gelegenheit genommen, bis in die sechziger Jahre zurückzugehen, und habe erklärt: Im Jahre 1920 finden wir bereits ein Gesetz, das die Mitwirkung des Personals bei Tarifbildungen vorsieht, das in der Verordnungsgewalt hinsichtlich der Bezüge ... (*Ruf: Nicht verdrehen!*) Ich verdrehe gar nicht! Sehen Sie sich den § 2 durch, und Sie werden sehen, was dort steht. Tatsache ist, es wurde die Bestimmung nicht gehandhabt — obwohl dieses Gesetz nicht aufgehoben worden ist —, daß die Regierung eigentlich die Genehmigung der besoldungsmäßigen Bezugsverhältnisse vorzunehmen hätte. Aber das ist nicht das Essentielle. Ich habe mir darauf hingewiesen, weil Dr. Ellenbogen meinte, eine verordnungsmäßige Regelung müsse als ein Entrechtungsversuch bezeichnet werden.

Diese sozialdemokratische Fraktion posant in alle Welt hinaus, daß diese Regierung eine Pensionsbemessungsgrundlage von 78·3 Prozent für die Staatsbeamten gemacht und sie dadurch stark zurückgesetzt hat, während es der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen gelungen sei, für die Eisenbahner eine 90prozentige Pensionsbemessung sicherzustellen. Richtig, 90 Prozent steht am Papier; aber wenn wir das untersuchen, dann kommt etwas anderes heraus, dann sehen wir, daß dank der sozialen Einsicht und der sozialpolitischen Erkenntnis der sozialdemokratischen Mehrheit in der Personalvertretung die Pensionsbezüge des Eisenbahners, der bekanntlich wiederum dank der fürsorglichen Tätigkeit der sozialdemokratischen Personalvertretungsmehrheit in seiner Einkommenbildung immer mehr und mehr auf Nebenbezüge abgeschoben wird, die für die Pension nicht in Anrechnung gebracht werden, heute nicht mehr 78 Prozent betragen (*lebhaftes Hört!-Hört!-Rufe*), sondern daß diese Pensionen eine Unterbietung dieser Prozentsätze darstellen, wie ich Ihnen hier aufzeigen kann. Hohes Haus! Es ist interessant, wenn man die Pensionen der verschiedenen Gehaltsgruppen einander gegenüberstellt. Da merken Sie wiederum: in den breiten Massen, dort, wo das Korps der sozialdemokratischen Parteianhänger sitzt, ist es noch erträglich, da kommt man auf einen Prozentsatz von 81 Prozent. Gehen Sie aber in die mittleren Gehaltsgruppen hinauf, so kommen Sie auf 79 Prozent, steigen Sie über die mittleren Gruppen hinauf, so kommen Sie auf 76 Prozent. 78·3 Prozent ist das Höchste, was Sie dort finden, 76·9 Prozent sind es sonst. Kurz und gut, es würde zu weit gehen, das hier zu erörtern, und ich werde mir bei der Spezialdebatte erlauben, diese Verhältnisse weiter auszuführen.

Wenn Sie sich die Valorisierungsverhältnisse ansehen, so finden Sie wiederum, daß sämtliche mittleren und höheren Beamten in ihren Einkommenverhältnissen

gegenüber dem Frieden untervalorisiert sind. Diese Untervalorisierung bewegt sich zwischen 16 und 40 Prozent. In den breiten Massen, für die die sozialdemokratische Partei einen besseren Schutz hat — ich bitte, das ist ihr gutes Recht, in der Personalvertretung aber haben Sie die Verpflichtung, für alle gleichmäßig zu sorgen —, kann man feststellen, daß sich Übervalorisierungen bis zu 107 Prozent ergeben.

Rehrte Herren der Opposition! Das ist zweifellos Anlaß genug, über diese Personalvertretung Klage zu führen, und das rechtfertigt schließlich und endlich auch die Bestrebungen der mit diesem System nicht einverstanden Gruppen, die sich eben in ihrer ganzen sozialen Entwicklung bedroht fühlen, zu einer Kritik an dieser Personalvertretung.

Ich muß sagen, wenn ich diese Ausführungen abschließe: Diese Überlegungen beinhalten die Schlüssigkeit in sich, daß diese Novelle notwendig ist. Namens der Großdeutschen danke ich der Regierung und danke ich insbesondere dem Herrn Handelsminister dafür, daß er sich für eine rasche Verabschiedung dieser Novelle ausgesprochen hat. Die Novelle selbst soll ja diese Mängel beseitigen. Sie soll nicht nur personalwirtschaftliche Maßnahmen ermöglichen. Hohes Haus! Ich verweise darauf, daß eine der Sicherstellung des Dienstrechtes und einer kommerziellen Betriebsführung angepaßte Besoldungsordnung einfach und klar sein soll, aber nicht ein Gestrüpp von Bestimmungen enthalten darf, bei dem der Bedienstete selbst nicht weiß, was er bekommt, wo er direkt einen Kurs machen müßte, bevor er sich in diesem wirren System auskennt. Es muß eine Besoldungsordnung gemacht werden, die möglichst einfach und unter billiger Rücksichtnahme auf die Leistungsmöglichkeit des Unternehmens dem Personal das bietet, was es braucht. Es muß aber auch vor allem die dienstrechtliche Stellung des Eisenbahners wieder klargestellt werden. Das ist ebenfalls durch diese Novelle angebahnt und möglich.

Was die Organisation anbelangt, so möchte ich es mir ersparen, die ursprünglich beabsichtigten längeren Ausführungen über diesen Teil der Frage zu halten. Ich möchte das in ein paar Sätzen abtun. Es ist zu begrüßen, daß der Handelsminister die Erklärung abgegeben hat, daß für ihn dieses Gesetz eine Verhandlungsgrundlage bildet, denn die Konstruktion, die hier vorgesehen ist, widerspricht den Erfahrungen, widerspricht aber auch klarer eisenbahnwirtschaftlicher Vernunft, weil sie zu Kompetenzunklarheiten, zu Zueinandererschachtelungen führen und vor allem die traurige Tatsache beinhalten würde, daß man zwar einen Generaldirektor bestellt, dieser Generaldirektor aber einfach mit gebundenen Händen dort sitzen müßte. Es wird dieses Gesetz in dieser Form sicherlich nicht verabschiedet werden, und wir werden uns diesbezügliche Abänderungsanträge gestatten.

Hohes Haus! Ich erkläre namens der großdeutschen Fraktion, daß wir alles tun werden, um zu einer mög-

lichtst raschen, dem gesunden Gedanken einer gesunden Eisenbahnwirtschaft entgegenkommenden Erledigung dieser Novelle beizutragen. Ich muß aber bei dieser Gelegenheit daran erinnern, daß dieses hohe Haus eine gewisse Verpflichtung hat, sich bei der Behandlung von Eisenbahngesetzen an eine Entschlie­ßung zu halten, die anläßlich der Verabschiedung der Eisenbahnverkehrsordnung hier im Hause einstimmig angenommen wurde. Wenn ich an diese Entschlie­ßung erinnere, so tue ich es nicht nur aus an­schlußpolitischen Gründen, sondern noch aus einem anderen Grunde. Die „Wiener Allgemeine Zeitung“, also sicher­lich ein Blatt, das mir nicht nahesteht, wohl aber der Sozialdemokratie, hat in einer kritischen Wertung der Persönlichkeit des Herrn Handelsministers Dr. Schuster hier etwas ausgesprochen, was ich dem hohen Hause zur Kenntnis bringen will.

„Die Österreichischen Bundesbahnen“, schreibt die „Wiener Allgemeine Zeitung“, „das ist von sachkundiger Seite erst jetzt wieder mit unwiderleglichen Argumenten festgestellt worden, sind ein Koloss auf tönernen Füßen. Durch die Kommerzialisierung wurde zwar der Schein einer regulären Betriebswirtschaft wiederhergestellt, aber wenn man den Bilanz­ziffern auf den Grund geht, ergibt sich das traurige Bild einer ständigen, unaufhaltbaren Kapitalverzehrung.“

Das sagt ein der sozialistischen Partei nahe­stehendes Blatt. Dies veranlaßt mich, diese Warnung zu unterstreichen und zu sagen, wir haben bei der Verabschiedung dieser Novelle auch die Verpflichtung, uns darüber den Kopf zu zerbrechen, wie wir der Bundesbahnverwaltung helfen können, aus diesen traurigen Verhältnissen herauszukommen. Dazu gibt die Entschlie­ßung, die seinerzeit von dem gesamten Hause einstimmig angenommen wurde, sicherlich einen Anhaltspunkt. Es handelt sich aber auch um ein für die Angleichung österreichischer Rechts- und Wirtschaftsverhältnisse aus jene des Deutschen Reiches dringend gebotenes Gesetz und um eine unerläßliche Voraussetzung einer günstigen Zukunftsentwicklung Österreichs auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und der Eisenbahnwirtschaft. Diese Entschlie­ßung scheint mir hier die Möglichkeit zur Schaffung gewisser günstigerer Lebensbedingungen für die Österreichischen Bundesbahnen zu geben. Ich denke dabei an ein Vorbild, das bis in das Jahr 1896 zurückgeht, an den Betriebsvertrag, den die preußischen und die hessischen Eisenbahnen geschlossen haben, um eine Betriebsgemeinschaft mit den damaligen Staatsbahnen zu bilden, ich denke an die Wiederholung des Vertrages und an seine Ausdehnung auf andere Länder des Deutschen Reiches im Jahre 1917 und insbesondere an das Beispiel, das wir hier in diesem hohen Hause anläßlich der Verabschiedung des Luftverkehrsgesetzes besprochen haben, wo wir einen Vertrag vor uns hatten, der auf dem Gebiete des Flugwesens eine Betriebsgemeinschaft zwischen Österreich und Deutsch­land darstellt. Ich weiß nicht, ob es sich nicht lohnen

würde, den Bundesbahnen durch die Schaffung einer Betriebsgemeinschaft zu helfen, die man allerdings erst studieren muß. Ich denke aber auch an das Gebiet der Wagenwirtschaft, wo man in Zeiten der Wagennot durch freizügigere Behandlung der Wagen den Bundesbahnen erhöhte Einnahmen und verringerte Wagenmietgebühren ermöglichen könnte. Ich denke daran, daß in Angleichung an Bestimmungen des deutschen Reichsbahngesetzes die Bundesbahnen von allen jenen Lasten befreit werden müßten, die ihnen heute auferlegt sind. Darüber werden wir in der Spezialdebatte noch eingehend reden.

Ich erkläre also namens der großdeutschen Fraktion: Wir begrüßen diese Novelle. Wir erblicken in ihr nicht nur keinen Entrechtungsversuch gegenüber der Eisenbahnerschaft, sondern den ersten Versuch der Regierung, ehrliche wirtschaftspolitische Arbeit zu leisten und durch diese ernste wirtschaftspolitische Arbeit nicht nur den Eisenbahnbetrieb der Gesundung zuzuführen, sondern durch die Gesundung dieses Betriebes auch der öster­reichischen Gesamtwirtschaft zu dienen. Wir stehen fest bei dem Gedanken der Kommerzialisierung, wir lehnen es ab, hier Komplizierungen der Kompetenzen ein­treten zu lassen. Wir halten aber auch die Reform auf dem Gebiete der Personalwirtschaft für unerläß­lich, damit die Einnemengung in reine, konkrete Personalangelegenheiten verhindert und die österreichische Bundesbahnverwaltung in die Lage versetzt wird, wirklich als ordentlicher Kaufmann zu handeln und aus der Freiheit des Kaufmannes heraus auch jene Betriebserfolge zu erzielen, die nicht zuletzt der öster­reichischen Eisenbahnerschaft zugute kommen. (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen.*)

Weiser: Hohes Haus! Das vorliegende Gesetz wurde gestern und heute schon ziemlich ausführlich besprochen. Es wurde gezeigt, welche Bedeutung dieses Gesetz nicht nur für die Eisenbahner, sondern auch für die ganze Volkswirtschaft überhaupt hat. Es ist ja not­wendig, daß jedes Gesetz, das hier im hohen Hause vor­gelegt wird, von den Abgeordneten gründlich studiert werden muß, ob es einen entsprechenden volkswirt­schaftlichen oder sozialen Nutzen mit sich bringt oder nicht. Bei allen solchen Gesetzen sollten weder kon­fessionelle noch nationale Rücksichten gelten, sondern nur die Rücksicht darauf, inwieweit ein Gesetz geändert werden soll, weil sich im Laufe der Zeit die betreffen­den Zustände geändert haben, oder ob soziale Ein­richtungen, die für die Volkswirtschaft ungemein wichtig sind, verbessert werden sollen.

Wir Sozialdemokraten haben die Vorlage studiert und gefunden, daß sie nicht nur für die Volkswirt­schaft, sondern auch für die Eisenbahner große Gefahren mit sich bringt. Es ist auch erklärlich, daß die Eisenbahner selbst über das Gesetz nicht ohne weiteres ruhig denken, sondern ihre Stellungnahme in Versamm­lungen, in der Presse und bei allen sonstigen Gelegen­heiten bekanntgeben. Die Eisenbahner selbst haben

diese Vorlage gründlichst studiert, in erster Linie aus eigenem persönlichem Interesse heraus, in weiterer Linie aber auch von dem Gesichtspunkte aus, inwieweit dieses Gesetz die Volkswirtschaft zu verbessern geeignet ist. War es doch die große Masse der Eisenbahner, die an dem Aufbau der Volkswirtschaft intensiv mitgewirkt und mitgearbeitet hat und auch heute noch mitwirkt und dabei ungeheure Opfer bringt, die nicht abgeleugnet werden können.

Dieses Gesetz ist gestern vom neuen Herrn Minister Dr. Schuster mit einer Rede eingeleitet worden, worin er die einzelnen Paragraphen und Bestimmungen erklärt hat. Der Herr Minister kennt vielleicht die Auswirkungen dieses Gesetzes noch nicht, und es ist daher seine Erklärung etwas vorsichtig anzunehmen. Herr Minister, ich kann Ihnen aber eines sagen: Die große Masse der Eisenbahnbediensteten selbst hat vorläufig kein Vertrauen zu Ihnen, nicht aus persönlichen Gründen, sondern auf Grund der Vergangenheit. Die schweren Kämpfe, welche die Arbeiterschaft mitmachen mußte und unter denen auch die Eisenbahner seinerzeit ungeheuer zu leiden hatten, sind ja zum Teil eine Erklärung dafür. Es wird gut sein, Herr Minister, wenn Sie sich im Laufe der Zeit das Vertrauen der Eisenbahner zu verdienen suchen, indem Sie sie verstehen lernen. Es ist dies eine große Gruppe von Staatsbürgern, die bisher mehr als ihre Pflicht erfüllt hat, die an dem Aufbau der Wirtschaft und des Staates mit all ihren Kräften und unter ungeheuren Opfern mitgearbeitet hat. Die Eisenbahner können es nicht begreifen, daß sie nun dafür durch ein Gesetz benachteiligt werden sollen. Eine solche Benachteiligung würde aber eintreten, wenn das Gesetz so durchgeführt würde, wie es vorliegt.

Der Herr Minister hat gemeint, eine Entrechtung der Eisenbahner werde nicht eintreten. Vielleicht hat der Herr Minister den guten Willen, keine Entrechtung eintreten zu lassen. Aber wir wissen ja, Minister sind nicht allmächtig, sondern es wirken auch andere Kräfte, und meistens sind ja die Minister nur die Vollzugsorgane dieser Mächte. Wir haben davon viele Beispiele, insbesondere in der letzten Zeit erlebt. Der Herr Minister meinte auch, das Kammergutachten sei daher in diesem Sinne nicht richtig. Dieses Gesetz, meinte der Herr Minister ferner, bilde eigentlich die Grundlage für weitere Änderungen, die nun im Laufe der näheren oder ferneren Zukunft gemacht werden sollen, um die Eisenbahnen wirtschaftlich besser auszugestalten. Gerade diese Bemerkung gibt uns zu denken. Denn wir wissen, wie seit rund zehn Jahren und besonders in der letzten Zeit die sozialen Einrichtungen der gesamten Arbeiterschaft verschlechtert wurden, und die Eisenbahner befürchten, daß man auch bei ihnen solche Verschlechterungen plane und durchführen werde. Deshalb haben sie gegen dieses Gesetz noch mehr Bedenken, wenn der Herr Minister

ankündigt, daß es sich nur um die Grundlage für weitere Gesetze handle, welche vielleicht schon in Vorbereitung sind.

Der Herr Abg. Dr. Hryntschak hat in seiner Rede erklärt, er sei kein Eisenbahnsachmann und könne daher nicht die internen Fragen des Eisenbahnbetriebes besprechen. Aus seinen Ausführungen hat man aber entnommen, daß er, wenn er auch kein Eisenbahnsachmann, so ein Unternehmervertreter ist, und seine ganze Rede war auch nach dieser Richtung abgestimmt. Er meinte zunächst, es sei notwendig, daß dieses Gesetz gemacht werde und bald gemacht werde, denn wir stünden ja mit dem Auslande in Unterhandlungen, und es müßten alle Vorbereitungen getroffen werden, um in Österreich Ordnung zu schaffen. Die Gesetze, welche da notwendig seien, bezeichnete er als Entlastungsgesetze, und auch diese Novelle soll ein solches Entlastungsgesetz sein. Gewiß, es wurden in der letzten Zeit eine Reihe solcher „Entlastungsgesetze“ eingebracht, um die derzeit ein lebhafter Kampf geführt wird, „Entlastungsgesetze“, welche elende Menschen noch mehr bedrücken sollen, als es bisher der Fall ist. Dr. Hryntschak meinte, vor drei Jahren um diese Zeit habe es einen traurigen Tag gegeben, und die Erinnerung daran stimme ihn sehr düster. Er hat nicht ausgesprochen, welchen Tag und welches Ereignis er meinte, aber da das im Zusammenhang mit der Beratung dieses Gesetzes geschehen ist, wissen wir schon, daß er an die Unglückstage des 15. und 16. Juli gedacht hat. Das waren gewiß sehr traurige Tage. Dr. Hryntschak wollte aber nicht sagen, daß die Eisenbahner damals einen Streik geführt und dadurch ungeheuer viel Unglück verhütet haben, sondern er wollte damit im Gegenteil den Beweis führen, daß die Eisenbahner unter Umständen ihre Macht zu Dingen benutzen, die nicht notwendig sind. Sprechen wir nicht darüber. Nicht umsonst haben die Eisenbahner diesen außerordentlich schweren Schritt unternommen. Auch für sie hat es ein ungeheures Opfer bedeutet, und wir wollen hoffen, daß es in Zukunft nicht mehr vorzukommen braucht, daß die Eisenbahner zu den äußersten Mitteln greifen müssen, um Unglück zu verhüten und ihre Rechte zu verteidigen. (Dr. Hryntschak: Wieso war das ein Opfer?) Für sie war das ein ungeheuer schweres Opfer. Wenn man selbst in dem Eisenbahnbetrieb steht, weiß man erst, was das bedeutet. (Dr. Hryntschak: Ich habe es nicht notwendig gefunden, aber Opfer? — Pick: Das verstehen Sie ja nicht!) Ja, das ist schwer verständlich; überhaupt, was Eisenbahndienst heißt, ist schwer verständlich, wenn man nicht selbst im Eisenbahndienst steht. Der Herr Abg. Hryntschak meinte auch... (Sever: Fragen Sie den Heitzinger, der wird es Ihnen sagen!) Ja, ja, der Heitzinger weiß das besser. Der Herr Abg. Hryntschak meinte auch, jetzt ist sieben Jahre lang die Bahnwirtschaft nach dem bisherigen Gesetz, welches am 1. Oktober 1923 in Kraft trat, geführt worden, und wenn man da eine

Rückschau hält, so sehen wir, daß die Wirtschaft, wie sie bis jetzt noch besteht und die durch diese Gesetzesvorlage abgeändert werden soll, eigentlich viel besser ist als die frühere Staatswirtschaft, das heißt die Wirtschaft, wo die Eisenbahnen noch unter der hohen Bürokratie gestanden sind (Dr. Hryntschak: Auf gewissen Gebieten!), und er hat auch sein Lob darüber ausgesprochen. Ich frage Sie: Wie kommen Sie nun dazu, daß man das doch ändern soll? (Dr. Hryntschak: Auf finanziellem Gebiet und auf dem Gebiet der Materialwirtschaft!) Ich werde Ihnen dann schon eine Antwort geben, die Sie auch verstehen werden. Aber es ist natürlich so, wie ich eingangs gesagt habe: Der Herr Abg. Hryntschak ist ein Unternehmervertreter, und das, was die Handelskammern ausgesprochen haben, hat er sich auch zu eigen gemacht. (Dr. Hryntschak: Weil es meine Überzeugung ist!) Gewiß, die nimmt Ihnen gar niemand weg. Die Personalwirtschaft ist schlecht, heißt es, sie muß geändert werden, die Wirtschaft auf den Bahnen muß rationeller ausgestaltet werden usw. Wir kennen ja diese Musik. Nicht nur Sie allein, Herr Abgeordneter, auch alle anderen Herren in Ihrer Umgebung machen ja dieselbe Musik: Mehr arbeiten, schwerer arbeiten, viel mehr Nutzen aus dem Betrieb herausbringen, das bedeutet die Rationalisierung. Das ist eigentlich die bessere Wirtschaft, die nun eingeführt werden soll. Der Herr Abg. Hryntschak hat auch gemeint, für das Personal wird nichts verschlechtert. Er sieht gar keine Gefahr in dem Gesetz, wie er uns vorliegt, sondern es werden Änderungen getroffen ... (Dr. Hryntschak: Schauen Sie, bei der Straßenbahn haben Sie es doch auch machen müssen, das können Sie doch nicht bezweifeln!) Straßenbahn und Eisenbahn ist eigentlich zweierlei. (Dr. Hryntschak: Aber das Mehrarbeiten und Rationellerarbeiten mußten Sie auch bei der Straßenbahn machen, weil die wirtschaftliche Notwendigkeit es erfordert hat!) Herr Abgeordneter, ich werde Ihnen dann schon auf Grund der Tatsachen beweisen, um wieviel mehr bereits geleistet wird; Sie werden staunen. Daß man das aber nicht willkürlich fortsetzen kann, daß das eine bestimmte Grenze hat ... (Dr. Hryntschak: Stimmt! Da bin ich ganz Ihrer Meinung!) So ist es recht. Daß das jetzt keine Gefahr bedeuten soll — Herr Abgeordneter, entschuldigen Sie, das verstehen Sie nicht. Das Personal selbst ist sehr oft und sehr schwer enttäuscht worden durch die Zusicherungen der Regierungsmitglieder, der verschiedenen Parteien usw., und die Eisenbahner haben daher eine eigene Meinung. Sie sagen, sie verlassen sich nicht mehr auf das, was ihnen jetzt mit schönen Worten vorgetragen wird, sondern sie schauen sich eine solche Sache an und richten dann, wenn sie schlecht ist, ihre eigene Kraft und Macht zur Abwehr ein. Das muß man ihnen dann auch zubilligen, daß sie damit recht haben.

Aber der Unternehmerstandpunkt kommt beim Herrn Abg. Hryntschak auch noch bei den weiteren Ergänzungen, die er zu dem Gesetz verlangt, zum Ausdruck. (Dr. Hryntschak: Wollen Sie nicht lieber sagen: „der wirtschaftliche Standpunkt“, damit man der Wahrheit näherkommt?) Gut, man kann auch so sagen, wenn es notwendig ist. (Zwischenrufe.)

Interessant ist, daß der Herr Abg. Hryntschak meint, das Gesetz müsse noch ergänzt werden. Es ist noch zu wenig — sagen wir — den Wünschen des Privatkapitalismus entgegenkommend. Und zwar meinte er, man muß das Gesetz durch Bestimmungen ergänzen, wonach die Bahnarbeiten, zum Beispiel die Arbeiten in den Werkstätten usw., dem Privatkapital übergeben werden. (Dr. Hryntschak: Nein! Das habe ich nicht gesagt!) Das haben Sie erklärt. (Dr. Hryntschak: Ich habe gesagt: Keine weitere Ausdehnung auf andere Bedarfsartikel, die von der Privatwirtschaft erzeugt werden!) Das verstehen wir schon.

Präsident **Elberich** (der während vorstehender Ausführungen den Vorsitz übernommen hat): Ich bitte, meine Herren, keine Zwiesgespräche zu führen. Es können nicht zwei Herren gleichzeitig reden.

Weiser (fortfahrend): Das macht nichts, ich habe ja Zeit. Dieser Standpunkt, den der Herr Abg. Dr. Hryntschak vertritt, wird nicht nur bei den Staatsbetrieben eingenommen. Wir kennen das auch aus den Gemeindebetrieben. Ich war ziemlich lange auch in einer Gemeinde als Funktionär tätig und weiß, daß dort immer gejammert und geschimpft wurde, wenn die Gemeinde irgendeine Sache im Interesse der Gemeindebewohner in ihren eigenen Werkstätten erzeugt hat. Tatsache ist, daß sie dort billiger und besser erzeugt werden. Ich war auch 30 Jahre im Eisenbahndienst und habe nicht vielleicht blind auf Befehl gearbeitet, sondern habe auch meinen Geist mitarbeiten lassen und bin darauf gekommen, daß die Arbeiten, die im eigenen Wirkungsbereich gemacht wurden, zweckmäßiger und billiger gemacht wurden als im Privatbetrieb. (Dr. Hryntschak: Das müßte man erst beweisen!) Aus meiner eigenen Erfahrung könnte ich Ihnen hunderte und tausende Beispiele vorlegen. Das wird das hohe Haus selbstverständlich nicht interessieren. Wir können aber, wenn es gewünscht wird, über alle diese Fragen im Verkehrsausschuß gründlich sprechen.

Zum Schlusse meinte der Herr Abg. Dr. Hryntschak, es müsse eigentlich mehr gespart werden. Sparsamkeit sei notwendig. Wo will man nun sparen? Es gibt sicherlich Mittel und Wege, um das Sparen möglich zu machen. Ich glaube, daß die Mahnung des Herrn Abg. Dr. Hryntschak zur Sparsamkeit eigentlich schon ein Hinweis war. Vielleicht tue ich ihm aber Unrecht. Durch den neuen Zolltarif wird die Lebenshaltung sicherlich ungeheuer verschlechtert werden, es wird

alles teurer werden und alle arbeitenden Menschen werden trachten, das wieder durch Lohn- oder Gehaltsverbesserungen wettzumachen. Auch die Eisenbahner, Pensionisten und Unfallrentner haben ihre Wünsche in dieser Beziehung. Vielleicht ist das schon ein Hinweis darauf, daß sie nichts bekommen werden, weil gespart werden muß, weil man den Betrieb rentabler machen, die Wirtschaft heben muß usw. Insbesondere glaube ich zu dieser Vermutung berechtigt zu sein, weil auch hier im hohen Maße Anträge von den Majoritätsparteien vorliegen, die eine Ersparung herbeiführen sollen. So wird zum Beispiel ein schwerer Kampf um die Arbeitslosenversicherung geführt. Durch die letzte Novelle soll nämlich 70.000 Menschen die Arbeitslosenunterstützung entzogen, den anderen gewaltig eingeschränkt werden. Daß wir nicht für solche Ersparnisse sind, ist selbstverständlich, und wir werden uns zur Wehr setzen, wenn man auf Kosten der Eisenbahner auch Ersparnisse machen will, das heißt auf Kosten des Personals, insbesondere des unteren Personals, das nicht besonders glänzend entlohnt ist.

Man soll natürlich sparen, beispielsweise bei den hohen Gehältern der verschiedenen Bankenkönige, Industriekönige usw. Da würden sich vielleicht ganz gewaltige Summen ersparen lassen. Man wird ja mitunter unterrichtet über die Gehälter dieser Menschen, und wir wissen, daß gerade diese Leute das Geld nicht im Inlande verzehren, sondern ihre Erholung im Auslande suchen und das Geld unserer Volkswirtschaft verlorengeht. Wir wissen, daß gerade in den letzten Jahren gewaltige Summen, beispielsweise durch Bankenskandale, Postsparkasse usw. verlorengegangen sind. (*Dr. Hryntschak: Von dem Verzehren von Geld im Auslande möchte ich an Ihrer Stelle lieber nicht reden!*) Ich kenne einige dieser Herren (*Dr. Hryntschak: Lassen wir das lieber!*) Es ist ein sehr unangenehmes Kapitel, weil man unter Umständen Namen nennen könnte, aber tun wir das nicht. Tatsache ist, daß durch die Bankenskandale ungeheure Summen der Volkswirtschaft verlorengegangen sind, auch durch die Vorgänge bei der Postsparkasse usw. Hätten früher schon die maßgebenden Kreise, die dafür verantwortlich waren — sie haben einen großen Teil der Verantwortung eigentlich zu tragen gehabt —, Vorkehrungen getroffen, daß solche Fälle nicht eintreten, dann wäre es um unsere Volkswirtschaft nicht so traurig gestellt.

Auf die Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Grailer werde ich später zu sprechen kommen, er ist vorläufig nicht anwesend.

Ich will nun zur Vorlage selbst einige Worte sagen. Am 1. Oktober 1923 wurde der Wirtschaftskörper der Österreichischen Bundesbahnen geschaffen. Es war eine Reform, die notwendig war. Warum war diese Reform notwendig? Wir sind eigentlich vor dem Zusammenbruche der Bundesbahnen gestanden, aber nicht durch die Schuld der Eisenbahner, sondern ver-

schiedene Verhältnisse haben dabei mitgewirkt. Es mußte etwas geschehen, um diesen ungeheuren Betrieb und diese ungeheuren Werte zu retten. Ich erinnere daran, daß man die Absicht hatte, alle Bahnen an irgendeinen Privatkapitalisten im Auslande zu verkaufen, der schon mit Hilfe der ihm zur Verfügung stehende Mittel Ordnung machen würde. Wir Sozialdemokraten haben diese und jene Idee bekämpft und sind dann auch für eine Reform durch Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers eingetreten. Zu jener Zeit bestand begreiflicherweise ein ungeheures Mißtrauen gegen das Privatkapital, so wie wir Sozialdemokraten es auch heute noch haben, was ja unter Umständen sehr gerechtfertigt ist. Wir wollen niemanden beleidigen, müssen aber konstatieren, daß die hohe Bürokratie zu jener Zeit fast unfähig war, den Betrieb weiterzuführen. Es mußte ein Appell an die Eisenbahner, welche draußen im Dienste stehen, ein Appell zur Mitarbeit, zum Wiederaufbau des ungeheuren Werkes gerichtet werden. Die hohe Bürokratie der damaligen Zeit hat sich schon darin erinnert, daß im Personal selbst Kräfte sind, welche einen entsprechenden Wiederaufbau durchführen können, daß es fähige Leute gibt, dieses schwere Werk wirklich durchzuführen. Die Eisenbahner haben im Jahre 1907 nach langen Kämpfen eine Personalvertretung auf den Bundesbahnen erhalten, die natürlich mit der heutigen nicht zu vergleichen ist. Man will die Personalvertretung wahrscheinlich wieder dazu machen, sie wieder so gestalten, das zeigt ja der ganze Entwurf; aber es wird höchstwahrscheinlich nicht möglich werden. Bei diesen Personalkommissionsitzungen, welche in den Direktionen und hier beim Ministerium stattgefunden hatten, wurden eine ganze Reihe von Vorschlägen ausgearbeitet, die man zu jener Zeit allerdings nicht beachtet hatte. Aber die Protokolle davon sind vorhanden, mancher dieser hohen Bureaukraten wird sie im Jahre 1923, als man diesen Wirtschaftskörper geschaffen hat, angeschaut und gesehen haben, daß es unter dem Personal Leute mit Fähigkeiten gibt; denn es wurden damals Anträge ausgearbeitet, die die Bürokratie nun verwenden zu können glaubte. Dieser Wirtschaftskörper ist also geschaffen worden, und er hat — das kann doch nicht bestritten werden — fast zur Zufriedenheit aller, außer den Großkapitalisten, die andere Gedanken haben, gewirtschaftet und gearbeitet. Gewiß wäre noch so manche Reform notwendig und hätte vielleicht noch so manches gemacht werden können. Aber man macht heute vielfach mit Unrecht das Personal dafür verantwortlich, das hier aufopferungsvoll seine Pflicht erfüllt hat. Ich werde nur einen ganz kleinen Teil der Leistungen des Personals anführen, denn wir werden, wie gesagt, im Ausschuß noch Gelegenheit haben, die Sache gründlich zu besprechen, das heißt dann, wenn es notwendig ist.

Ich erinnere daran, daß die Eisenbahner nach der Demobilisierung eine ungeheure Leistung vollbringen

mußten, eine Leistung, die man heute fast für unmöglich halten würde. Wie war es denn beim Zusammenbruch? Es waren doch Eisenbahnen nicht vorhanden; Schienen vielleicht noch, aber auch die waren mitunter herausgerissen. Die Wagen und Maschinen waren vollkommen demoliert, es herrschte ein anarchischer Zustand, die Leute hatten trotz des ungeheuer schweren Dienstes nichts zum Leben. Ich erinnere mich daran, wie im November 1918 die Soldaten in das Hinterland zurückgekommen sind, verwahrloßt, verroht durch die Leiden des Krieges, voll Hunger, voll Verzweiflung. Überall war Unordnung und Chaos, es wurde geplündert, es wurde gestohlen, kurz, es herrschte ein entsetzliches Durcheinander. Ich erinnere mich noch, wie wir am 2. November 1918 in die Werkstätte gekommen sind. Ich war dort noch aktiv tätig. Da haben wir halt die Eisenbahner in der Werkstätte zusammengerufen, haben 500 Mann ausgesucht und eine Wehr gebildet und bewaffnet, die dann den Ordnungsdienst versehen hat. Dieser Ordnungsdienst war nicht ungefährlich; die Leute hatten dabei Todesopfer zu beklagen, und manche haben heute noch unter den Folgen von Schutzverletzungen usw. zu leiden. Diese Leute haben die Eisenbahn beschützt und Ordnung gemacht, sie haben aber auch das Eigentum der Mitbürger, das Volksvermögen von Österreich geschützt. Wir haben damals unendlich viele Güter, die sonst in das Ausland abgewandert wären, zurückgehalten und gerettet. So wie es in Linz war, ist es ja überall in ganz Österreich gewesen, wie die Herren sich ja erinnern werden. Es war doch kein Militär vorhanden, denn dieses war aufgelöst. Polizei und Gendarmerie waren zu schwach. Und nun sind die Eisenbahner pflichtbewußt aufgetreten, haben die Grundlage ihrer Existenz, das ist die Bahn, selbst beschützt, haben aber auch die Ordnung, soweit es möglich war, aufrechterhalten. Um Linz herum sind ungeheure Kriegslager gewesen, wo man die Gefangenen und verschiedenes wertvolle Gut verwahrt hat. Die Masse der Menschen, die verroht vom Kriege zurückgekommen sind, stürzte sich auf diese Lager und wollte plündern. Wir haben es vereitelt und dieses Vermögen der Gesamtheit gerettet.

Aber nicht nur das, sondern wir haben dann in der schweren Zeit der Inflationsperiode schon an den Reformen mitgearbeitet, die im Eisenbahndienst selbst notwendig waren. Erinnern wir uns nur an die Waggons ohne Fenster Scheiben, die Maschinen ohne Kohle. Die Leute verlangten ungestüm, befördert zu werden, und es war nur mit der äußersten Anstrengung und den größten Opfern möglich, den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Eisenbahner haben auch in der Folgezeit ungeheuer schwere Opfer auf sich genommen, durch den Personalabbau, durch verschiedene Leistungen überhaupt. Es ist ganz ausgeschlossen, daß man das alles hier entsprechend nachweisen und begründen mußte. Ich werde mir erlauben, nur einige Daten über diese Opfer nicht nur im Verkehrsdienst,

sondern auch in den Werkstätten vorzutragen, die nunmehr nach dem Herrn Abg. Dr. Hryntschak dem Privatkapital ausgeliefert werden sollen, was wir für einen großen Fehler halten. Auch in den Werkstätten hat man ungeheure Leistungen und Ersparungen gemacht.

Nach den vorliegenden Daten — ich werde nur einige davon zur Kenntnis bringen — sind beispielsweise in den Werkstätten folgende Änderungen vorgenommen worden: Im Jahre 1923 waren in den Werkstätten insgesamt noch rund 12.000 Bedienstete, gegenwärtig sind es nur mehr 8000. Diese 8000 leisten aber heute mehr wie früher die 12.000. Freilich machen auch die technischen Einrichtungen viel aus und die ungeheure Ausnutzung, unter der heute die Werkstättenarbeiter ihren Dienst versehen müssen. Man hat Werkstätten aufgelöst, und zwar Wien-West mit zirka 1200 Bediensteten, Wien-Süd mit 1150 Bediensteten, Jedlesee mit 900 Bediensteten. Selbst der Stand der Hauptwagenwerkstätte in Floridsdorf wurde von zirka 1400 auf 800 Bedienstete reduziert. Die Hauptwerkstätte in Salzburg ist mit zirka 500 Bediensteten gleichfalls aufgelöst worden, die Werkstätte Feldkirch wurde zu einer Abteilung der Werkstätte Innsbruck gemacht. Die Betriebswerkstätte Nordwest wurde aufgelöst, der Personenwagenbau in der Werkstätte Linz wurde gleichfalls aufgelöst. Eine ganze Reihe von tief einschneidenden Maßnahmen. Wenn die Eisenbahner oder Werkstättenarbeiter wirklich solche Terroristen wären, wie man gesprochen und geschrieben hat, so hätten sie das gewiß nicht zugelassen, sie hätten sich geweigert und hätten Schwierigkeiten gemacht. Wir haben ihnen aber erklärt, es ist notwendig, und sie haben es eingesehen. Und nun dankt man ihnen dafür so, daß man sie verhöhnt, daß man unsere Gewerkschaftsorganisation beschimpft und daß man ihren Einfluß beseitigen will.

Die Lokomotivwerkstätte Simmering wurde in eine reine Personenwagenwerkstätte, die Werkstätte Floridsdorf in eine Güterwagenwerkstätte umgeändert. Lauter schwere Maßnahmen, unter denen Hunderte und Hunderte von Menschen schwer zu leiden haben, deren Existenzbedingungen sich hiedurch verändert haben. In der Lokomotivwerkstätte Floridsdorf wurden im Jahre 1923 mit einem Stand von 1400 Bediensteten 15 bis 20 Hauptausbesserungsarbeiten fertiggestellt, gegenwärtig werden mit demselben Stand ungefähr 54 gemacht. Das ist mehr als das Doppelte. Gewiß, ich will nicht sagen, daß das rein nur durch mechanische Arbeitskraft erreicht wurde, sondern es haben auch die maschinellen und technischen Verbesserungen in den Werkstätten viel dazu beigetragen. In der Wagenwerkstätte Floridsdorf wurden im Jahre 1925 bei einem Stand von rund 1000 Bediensteten 400 bis 500 Wagenrevisionen, gegenwärtig werden bei einem Stand von 700 Bediensteten 900 bis 1000 Revisionen monatlich durchgeführt. Wenn man diese Ziffern

näher überblickt, muß man schon sagen, daß eine ganz gewaltige Verbesserung erzielt worden ist. Und da spricht man davon, daß noch viel mehr verbessert, noch viel mehr herausgeholt werden muß. Ja, wenn es nach den Wünschen so manchen Unternehmers oder Unternehmervertreters gehen würde, wenn man die Eisenbahn so organisieren könnte, daß man gar keinen Bediensteten oder Arbeiter mehr einstellen braucht, so würde man das rücksichtslos tun. Um die Menschheit kümmert sich weder der Unternehmer noch der Großkapitalist. Wir haben aber hier auch andere Aufgaben, wir haben nicht nur Politik für die Großkapitalisten zu machen, sondern wir haben uns um das lebende Kapital des Staates: um das Volk, zu kümmern. Daher auch unsere Stellungnahme zu den verschiedenen Vorlagen.

Eine Hauptausbesserung in der Werkstätte Floridsdorf hat im Jahre 1923 noch rund 9000 Arbeitsstunden erfordert, im Jahre 1929 nur mehr 5000. Die Hauptausbesserungen vom Jahre 1923 haben im Durchschnitt 100 Tage gedauert, im Jahre 1929 nur mehr 52.

Anlässlich des Sängersfestes wurden an das gesamte Personal und insbesondere an das der Hauptwerkstätten außerordentliche Anforderungen gestellt. Hunderte von Waggons mußten rasch fertiggestellt werden, damit sie in Verkehr gesetzt werden konnten. Diesen Anforderungen wurde restlos Rechnung getragen. Das Personal hat eine allgemeine Belobung erhalten, vom Chef der Werkstätte und von Direktor Sedlak.

Zur Erklärung der Arbeitsleistung stelle ich folgendes fest. Die Arbeit an jeder Maschine und jedem Wagen wird heute nach der sogenannten Einheitszeit berechnet. So erhält zum Beispiel eine Hauptreparatur, Lokomotive Serie 429, 465 Einheiten, eine äußere Reparatur, ohne Kesselreparatur, höchstens Steckbolzenwechsel, der gleichen Serie 180 Einheiten. Bei jeder Lokomotive und bei jedem Wagen ist es das gleiche, je nach einer von der Generaldirektion ausgestellten Tabelle.

Zum besseren Verständnis möchte ich noch folgendes erklären. Bis zum Jahre 1914 hat man in Werkstätten mehr oder minder auf Lohn gearbeitet. Im Jahre 1914 wurde versucht, den Afford einzuführen. Zur besseren Ausnutzung der Leute hat man ihnen Prämien gegeben; es waren Zeitprämien. Für diese Zeitprämien mußte natürlich eine größere Arbeitsleistung vollbracht werden. Da der Lohn oder Gehalt klein ist, trachtet jeder Bedienstete wie überhaupt jeder Mensch, der sein Einkommen vergrößern will, mehr zu verdienen. Das ist aber nur bei Aufbietung aller physischen und geistigen Kräfte möglich. Dieses System ist ein Raubsystem, und schon im alten Reichsrat hat man bereits vor Jahrzehnten darüber gesprochen und lebhaft debattiert. Affordsystem ist Mordsystem, und dieses System, wie es heute in den Werkstätten geübt wird, ist auch nichts anderes als das Affordsystem von ehemals — es hat nur einen andern, einen neuartigen Namen: es wird Rationalisierung der Arbeitsmethoden usw. genannt.

Es ist die intensivste Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft. Ich brauche Ihnen ja nicht zu erzählen, wie es die ausländischen Kapitalisten machen, besonders die Amerikaner, die ja lange schon das Taylorsystem nicht mehr so benutzen wie das laufende Band, kurz, die die menschliche Arbeitskraft auf das entsetzlichste ausbeuten. Die österreichischen Unternehmer leiden heute an Kapitalsmangel und können diese technischen Neuerungen vielleicht nicht überall so einführen, wie sie es wünschen würden. Es ist dies auch ein schwerer Nachteil in dem Existenzkampf, in dem wir stehen, aber auf den Bahnen versucht man es und führt es, soweit es möglich ist, durch. Selbstverständlich ergeben solche Arbeitsmethoden gewisse Härten. Da muß nun das Personal Gelegenheit haben, mitzusprechen, mitzuberaten, mitzubestimmen, so wie die Personalkommissionen seinerzeit einmal geschaffen wurden — aber Personalkommissionen, die nur Gutachten abgeben können, bedeuten nichts. Es ist also begreiflich, daß die Eisenbahner sich wehren und die gegenwärtigen Personalvertretungsvorschriften verteidigen. Ja, wir wollen eine Verbesserung, eine Erweiterung dieser Vorschriften, sie ist notwendig, wie ich Ihnen dann nachweisen werde.

Es wäre gewiß sehr interessant, ausführlich auf die Tabellen über die Steigerung der Arbeitsleistung einzugehen, ich will mir dies jedoch für den Ausschuß aufheben. Aber schon an den Tabellen der Floridsdorfer Werkstätte aus den Jahren 1923 bis 1930 erzieht man die Unsumme von Arbeit, welche da geleistet wurde. In allen anderen Werkstätten ist es das gleiche, nur stehen mir momentan die Tabellen nicht zur Verfügung. Im Jahre 1923 haben 1350 Bedienstete 100 Lokomotiven repariert, in Einheiten ausgedrückt, 34.900 Einheiten, im Jahre 1924 170 Lokomotiven. Es waren zwar etwas mehr Arbeiter, aber die Leistung des Arbeiters ist ungeheuer gestiegen, der Verdienst aber nicht in demselben Maße. Wir verstehen gewiß, daß, wenn durch eine verbesserte Arbeitsmethode die Leistungsfähigkeit steigt, das Personal diese Steigerung nicht allein konsumieren kann, aber ein entsprechender Prozentsatz sollte ihm doch zugute kommen. Die Leistungssteigerung beträgt nun nach dieser Tabelle in der Werkstätte Floridsdorf rund 60 Prozent, die Verdienststeigerung dagegen nur 3,5 Prozent. (Hört! Hört!) Wenn man diese Tabellen vor sich hat — sie sind nicht von den Personalkommissionen, sondern von der Verwaltung selbst zusammengestellt —, dann sieht man, welche ungeheure Leistung vollbracht wird. Ich habe hier auch die Aufzeichnungen über die Entwicklung und Leistungssteigerung der Werkstätte Simmering. Um nachzuweisen, daß der Einfluß der Personalvertreter im Sinne der Aufwärtsbewegung der Produktion ein für die Verwaltung außerordentlich günstiger war, sei folgendes angeführt. Nach dem Kriege, als sich die Fahrzeugbetriebsmittel in einem geradezu erbärmlichen Zustande befanden, war es nur unter

größter Anspannung der durch den Krieg geschwächten Kräfte der Bediensteten möglich, die Fahrbetriebsmittel so weit instand zu setzen, daß der Verkehr unverändert aufrechterhalten werden konnte. Der damals eingeführte Achtstundentag genügte den Anforderungen nicht, und so mußte schon damals die Personalvertretung, dem Verlangen der Verwaltung Rechnung tragend, an die Bediensteten Herantreten und Überstunden fordern. Um den Bediensteten entgegenzukommen, wurden ihnen damals einige Lebensmittel zugewiesen, um deren Beschaffung sich die Vertrauensmänner besonders verdient gemacht haben. In jene Zeit, wo jeder Arbeiter für den kaum erhaltenen Lohn in ein paar Stunden nicht einmal so viel bekam, um sich einmal sattessen zu können, eine Zeit, wo der Hunger bei jedem Bediensteten ständiger Gast war, wo die schrecklichen Folgen des Krieges in der Seele jedes Menschen nachkitterten, damals, wo niemand wußte, was morgen sein wird, fällt die große geschichtliche Leistung der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen. Denn nur durch das Vertrauen, das die Bediensteten zu ihren gewählten Vertrauensmännern hatten, war es möglich, gestützt auf dieses für die Verwaltung große Leistungen zu fordern und durchzusetzen. (*Heitzinger: Es war schon ein wenig Terror auch dabei, nicht nur Vertrauen!*) Reden wir lieber nicht über diesen Terror, es könnte Ihnen sehr unangenehm werden, Herr Heitzinger!

Und daß sich die Entwicklung und Gesundung der Betriebe ohne wesentliche Schwierigkeiten für die Verwaltung, obgleich mit großen Opfern des Personals, vollziehen konnte, ist, objektiv betrachtet, ohne Einfluß der Personalvertretung kaum denkbar. Kaum aber waren die traurigsten Nachwehen des Krieges überwunden, als neuerdings für die Werkstättenbediensteten eine opferreiche Zeit heranbrach. Im Zuge des ersten großen Personalabbaues wurde nachgewiesen, daß es zu viel Personal im Werkstättendienst gebe. Es begann die Auflösung der Werkstätten, die von den aufgelösten Werkstätten versetzten Bediensteten mußten anderswo ihr Domizil aufschlagen oder gar in andere Länder übersiedeln.

Das Traurigste bei diesen Reformen war die furchtbare Wohnungsnot, in der wir ja heute noch leben, und daß sich, was Herr Dr. Grailer angeführt hat, so manche Versetzung und damit Postenbesetzung verzögert, ist dadurch zu erklären, daß keine passenden Wohnungen zur Verfügung stehen; inselgedessen steht sie schon lange im Amtsblatt, mußte aber bisher unterbleiben. (*Scheibin: Es steht immer: Wohnungsnachweis hat erbracht zu werden — es kann ihn aber niemand erbringen!*) Ja. Wie gesagt, der Wohnungsmangel hat viel dazu beigetragen.

Was dies bedeutet, kann nur der ermessen, der es erlebt hat, getrennt von seiner Familie mit dieser sein karg bemessenes Gehalt zu teilen. Daß all dies eine arge Belastung für die Werkstättenbediensteten

ist, liegt klar auf der Hand, und daß dies überwunden werden konnte, ist letzten Endes nur der tätigen Mit Hilfe der Personalvertretung und der Vertrauensmänner zu danken.

Trotz dieser Maßnahmen kam das Werkstättenpersonal nicht zur Ruhe. Unter dem Schlagwort Rationalisierung wurden neue Arbeitsmethoden eingeführt. So zum Beispiel wurde die Werkstätte Simmering im Jahre 1925 von einer Reparaturwerkstätte für Lokomotiven, Güter- und Personenwagen in eine reine Waggontwerkstätte umgewandelt. Man hat das deshalb gemacht, um die Arbeiten besser ausführen lassen zu können. Wenn nämlich eine Gruppe von Waggons, beispielsweise Personen- oder Güterwaggons, in einer Werkstätte hergestellt wird, so bleibt das Material, das zur Reparatur gebraucht wird, beisammen, und die Arbeit kann besser gemacht werden.

Diese Umwandlung verschiedener Werkstätten vollzog sich natürlich nicht ohne große Opfer auf seiten der Bediensteten. Der Affordverdienst wurde damals trotz Leistungssteigerung stark reduziert, und aus den durch die Reduzierung der Afforde ersparten Geldern, die den Arbeitern unter allen möglichen Vorwänden entzogen wurden, sind die Kosten für die Umstellung der Werkstätte gedeckt worden.

Das war nicht nur in Simmering, sondern auch in anderen Werkstätten der Fall. Ich weiß das sehr gut aus der Werkstätte Linz.

Im Durchschnitt kann angenommen werden, daß die Bediensteten der Werkstätte Simmering im Monat 30 S weniger Affordverdienst erhielten als in anderen Werkstätten. Das macht bei einem Stande von zirka 1000 Mann Belegschaft 30.000 S im Monat — ein ganz respektabler Betrag. Das war natürlich nur möglich, weil die Vertrauensmänner, auf ihr Vertrauen gestützt, ihren Einfluß geltend gemacht haben und sich von der Notwendigkeit dieser Maßnahmen überzeugen ließen. Aber bei alledem konnte in der Werkstätte Simmering eine große, konstante Leistungssteigerung beobachtet werden. Nachstehend seien einige Daten dazu angeführt. Die Beobachtungszeit erstreckt sich von Ende 1924 bis Mai 1930. Es wurde eine Steigerung der Leistung um 43 Prozent, eine Steigerung der Arbeitsintensität pro Arbeitsstunde um 40 Prozent erzielt. Bringt man diese beiden Ziffern zueinander ins Verhältnis, so ergibt sich eine mehr als 80prozentige Steigerung der Produktion. Weiters ist eine Verbilligung der Leistungseinheit an Lohn, Material und Regie um 12·6 Prozent zu verzeichnen. Dies macht bei 150.000 Leistungseinheiten pro Jahr 1.300.000 S aus, trotz wesentlich besserer Ausstattung der Reparaturobjekte. Die Herabdrückung der Dauer der Arbeitszeit an den Fahrbetriebsmitteln beträgt bei Hauptreparaturen 45 Prozent, bei Revisionen 40 Prozent. Die der Werkstätte zugewiesenen Waggons betragen 4440 bei einem Gesamtstande von 7860, also 56 Prozent. Erwähnt sei noch die besondere

Qualitätsarbeit. So wurden zum Beispiel in der Werkstätte Simmering Musterwagen entworfen und ausgeführt, nach denen die neuen Waggons in der Privatindustrie bestellt wurden. Es ist ja den Herren im hohen Hause bekannt, daß die Verwaltung in der letzten Zeit derartige Musterwaggons machen hat lassen, daß diese Waggons den Verhältnissen Rechnung tragen und die neuesten Errungenschaften im Eisenbahnwesen, besonders im Waggonbau, verwerten. Diese Waggons sind gemacht worden und werden der Privatindustrie zur Ausarbeitung übergeben. Das sind selbstverständlich nur einige Daten von der Werkstätte Simmering. Ich habe hier auch noch die Leistungen, und zwar von Monat zu Monat, genau verzeichnet. Ich werde selbstverständlich diese Zahlen und Ziffern nicht vorbringen, weil ja das zu weit führen müßte. (*Forstner: Aber im Ausschuß muß man es schon verlesen!*) Im Ausschuß werde ich mir aber schon erlauben, wie gesagt, gründlich über die Sachen zu sprechen. Es ist ja hier im hohen Hause nicht möglich, man würde ja damit zu lange nicht fertig. (*Zwischenrufe.*) Es ist auch ganz interessant, wenn man beispielsweise die Verhältnisse des Lokomotivpersonals in Betracht zieht. Das Lokomotivpersonal hat eine Pflichtleistung — der Herr Abg. Heisinger wird das ja am besten wissen, er ist eigentlich noch aktiver Lokomotivführer — von 208 Stunden monatlich. Der Personalstand ist im Vergleich zu dieser Leistung und zu den Verkehrsbedürfnissen stark unterdeckt. Die Folge davon ist die exorbitante Zahl an Überstunden, welche von dieser Gruppe geleistet wird. Diese Leistungen können nur mit dem besten Dienstwillen des Personals vollbracht werden, und dieser ist um so höher anzurechnen, als die Bezahlung dieser Mehrleistungsstunden weit unter dem gesetzlichen Ausmaß liegt und, mit 208 — das ist die Pflichtstundenzahl im Monat, welche sich für einen Mann ergibt — multipliziert, 150 S für den Lokomotivführer ausmacht, gegenüber dem monatlichen Durchschnittsaufwand für einen Lokomotivführer von zirka 450 S. Der durchschnittliche Verdienst des Lokomotivführers ist nämlich ungefähr 450 S — mit all diesen Zulagen selbstverständlich. Die Verwaltung erspart also bei 208 Überstunden ungefähr 300 S. Diese Ersparnis verringert sich durch den dem Personal zu gewährenden Zeitausgleich und die Beistellung des Ersatzes in den untersten Gruppen um 170 S monatlich. Die Nettoersparnis für 208 Überstunden eines Lokomotivführers beträgt demnach 130 S. Dafür erspart sich aber eigentlich die Verwaltung wieder einen Lokomotivführer. Diese Überstunden machen allein ungefähr 500.000 Stunden aus.

Aus dieser Beilage — und ich hätte noch andere Beilagen hier, aber ich kann sie natürlich nicht so genau verlesen — geht hervor, daß die Überleistungen nicht etwa durch unvorhergesehene Verkehrsunfälle entstehen, sondern es ist eigentlich ein bestimmter

Plan, dem Personal zu den normalen Dienststunden noch diese Überstunden aufzuopfern. Da ergeben sich, wie gesagt, sehr viele Streitfälle, denn diese Überstunden sind nicht gerade angenehm, aber es herrscht eben ein gewisses Einsehen, und aus der Erkenntnis, daß die Verhältnisse auf den Eisenbahnen nicht besonders günstig sind und gewisse Opfer gebracht werden müssen, wird das zum Teil durchgeführt.

Einer verschärften Bestimmung in den Dienst- und Ruhezeitvorschriften hat die Lokomotivmannschaft durch ihre Personalvertretung die Zustimmung erteilt, trotzdem diese Bestimmung eine intensivere Ausnutzung des Personals ermöglichte. Nur die Erkenntnis der Notwendigkeit betriebswirtschaftlicher Mitarbeit hat es möglich gemacht, daß das angenommen wurde. Ich habe hier noch Tabellen, welche klar und deutlich nachweisen, wie gespart wird und welche Opfer die verschiedenen Gruppen im Eisenbahndienst zu bringen haben. Das ist nur ein ganz kleiner Beweis für die Leistungen, welche jetzt vollbracht werden.

Ich möchte noch eine Angelegenheit ganz kurz erwähnen: Es wird immer davon gesprochen, daß die Eisenbahner in wirtschaftlicher Beziehung doch eigentlich nicht berechtigt sind, solche Klagen vorzubringen wie vielleicht die übrige Arbeiterschaft. Es heißt, der Eisenbahner hat doch einen ständigen Verdienst, eine sorgenlose Zukunft. Der ständige Verdienst ist wohl vorhanden, es ist aber so wie früher, er hat einen ständigen, dauernden, aber nicht besonders hohen Verdienst. Der größte Teil, man kann sagen, weit über 50 Prozent der Eisenbahner verdient heute nicht mehr als 200 S im Monat, und 200 S sind doch das Existenzminimum. Es gibt aber viele Zehntausende, die bei 5, 6, 8 und 10 Dienstjahren mit weniger als 200 S nach Hause gehen müssen und dabei Frau und Kinder zu erhalten haben. Die Verdienste sind, wie gesagt, sehr gering, und die Leistungen sind hoch. Man muß unter diesen Umständen schon den Unwillen begreifen, den die Eisenbahner empfinden, wenn ihnen nun zugemutet wird, restlos einem Gesetze zuzustimmen, das ihnen unter Umständen vielleicht noch härtere Opfer auferlegt als bisher.

Die Eisenbahner haben aber nicht nur bei der Aufbauarbeit im Dienste bei den Eisenbahnen selbst mitgearbeitet, sondern die Eisenbahner sind ja meist auch öffentliche Funktionäre in den Ländern und Gemeinden geworden und leisten auch dort Aufbauarbeit, und so manche Gemeinde könnte vielleicht ihre schweren Aufgaben nicht durchführen, wenn sie nicht diese tapfere Mitarbeit der Eisenbahner hätten.

Die Eisenbahner haben schon oft den Dank ausgesprochen erhalten, von der Generaldirektion und von den verschiedenen Ministerien, und mein verehrter Parteifreund Ellenbogen hat ja gestern schon eine Reihe solcher Dankesbezeugungen zur Kenntnis gebracht. In der letzten Zeit wurden bei verschiedenen Gelegenheiten Dankschreiben an die Eisenbahner heraus-

gegeben, wo ihnen durch das Amtsblatt und auf anderem Wege der Dank ausgesprochen wird. Es ist sicherlich eine gewisse Freude, wenn die Opfer, die gebracht werden, von den vorgesetzten Dienststellen und Behörden anerkannt werden, aber eigentlich ist das nur ein papierener Dank. Eines hat sich in der letzten Zeit etwas gebessert, und ich würde wünschen, daß das noch besser wird. So mancher Lokomotivführer oder andere Eisenbahner hat durch seinen Pflichteifer, seine Hingabe und Opferwilligkeit mitunter einen ungeheuren Schaden an Gütern und auch an Menschenleben verhütet. In der Zeit der seligen Monarchie haben diese Leute ein Anerkennungs schreiben erhalten, und damit war die Sache erledigt. Heute gibt man diesen Leuten wenigstens einige Schillinge. Nichtsdestoweniger haben wir in der letzten Zeit mehrere Beispiele erlebt, wo ein großes Unglück verhütet wurde und der Dank in einer entsprechenden Summe Geldes ausgedrückt werden sollte, weil die Eisenbahner doch keine begüterten Menschen sind. Es würde ihnen sicherlich mehr Freude machen als die bloße Anerkennung, die ja angenehm ist, aber für die Eisenbahner wirtschaftlich nichts bedeutet. Aber jedenfalls sind diese Dankschreiben eine Anerkennung, und wir müssen immer wieder darauf hinweisen, daß die Eisenbahner und besonders die sozialdemokratische Organisation doch nicht von einer solchen Böswilligkeit sein können, wie man sie ihnen immer andichtet, denn sonst würden wahrscheinlich diese Dankschreiben nicht hinausgehen.

Jetzt soll ihnen aber ein anderer Dank ausgesprochen werden. Dieser Dank soll das vorliegende Gesetz sein. Es ist gestern und heute schon sehr ausführlich darüber gesprochen worden, und ich möchte nur mehr auf einige Punkte hinweisen, die die Eisenbahner besonders interessieren. Bezüglich der Verwaltung will ich mich nicht viel äußern. Da sind andere Kräfte am Werke, welche eingreifen, und es vielleicht doch möglich machen werden, daß die Verwaltung nicht in dem Sinne durchgeführt wird, wie es in diesem Gesetze geplant ist. Das, was die Eisenbahner besonders interessiert, ist die Schaffung eines neuen Dienstrechtes. Dieses Dienstrecht soll, wenn die Verhandlungen zwischen dem Personal und der Verwaltung nicht rechtzeitig zu einem Ergebnis führen, nach dem 31. Dezember durch ein Gesetz geschaffen werden. Wenn davon gesprochen wurde, daß die Eisenbahner eigentlich schon jahrelang Zeit und Gelegenheit gehabt hätten, mit der Verwaltung ein Dienstrecht zu schaffen, so muß ich konstatieren, daß zwar von Seiten des Personals Versuche gemacht wurden, ein modernes Dienstrecht zu erhalten, daß aber die Verwaltung bisher immer ungeheure Schwierigkeiten gemacht hat. Es ist selbstverständlich, daß wir in der heutigen Zeit nicht ein Dienstrecht machen werden, das den Herren Bürokraten angenehm ist. Ich bin fest überzeugt: wenn auch die Personalvertretung jetzt alle An-

strengungen machen und versuchen würde, mit der Verwaltung ein Übereinkommen über ein entsprechendes modernes Dienstrecht zu treffen, würde die Verwaltung Schwierigkeiten machen, und wenn die Verwaltung keine Schwierigkeiten macht, so wissen wir, daß die Regierung Schwierigkeiten machen muß, wenn auch nicht aus eigenem Antriebe heraus. Es gibt eben andere mächtige Kräfte, welche den Eisenbahnern entsprechende Opfer auferlegen wollen. Daß man die Personalvertretungsvorschriften abändern will ... (Heitzinger: Ist höchste Zeit!) Höchste Zeit? Ich weiß schon, mein lieber Herr Abg. Heitzinger, die Verwaltung oder die Kräfte, welche hinter ihr stehen, können es nicht begreifen, daß die Eisenbahner auch einen Willen haben, daß sie mitsprechen und ihren Willen unter Umständen auch durchsetzen wollen. Man glaubt immer, die Eisenbahnen und das andere Volkseigentum in Österreich gehören der hohen Bureaucratie, gehören der Regierung und einigen wenigen Machthabern. Man kann es nicht begreifen, daß ein so großes Volkseigentum wie die Eisenbahnen nicht nur einigen wenigen Bürokraten, sondern der Gesamtheit gehört und daß die Eisenbahner nicht nur Dienst zu machen, sondern auch den Wunsch haben und ihn durchführen wollen, mitzusprechen, damit dieses Volksvermögen im Interesse der Gesamtheit erhalten, vermehrt und verbessert wird.

Es paßt aber den Herrschaften, die heute an der Macht sind, nicht, daß die Personalvertretung, daß die Vertrauensmänner der Eisenbahner alles genau kontrollieren und überprüfen und mitunter den Herren im Ministerium und in der Regierung und auch den bürgerlichen Parteien sehr unangenehm werden. Deshalb will man diese Dienstvorschriften abändern, und man hat es damit sehr eilig. Man hat zwar in dieser Vorlage den Termin dafür vom 1. August auf den 1. September verlegt, weil man sich doch gedacht hat, es werde nicht möglich sein, das noch im Monat Juli fertigzustellen. Ich weiß allerdings nicht, ob man am 1. September fertig sein wird, denn wir müssen die Dinge gründlich besprechen, und der gestrige und der heutige Tag werden nicht ausreichen, um Sie, meine Herren, zu überzeugen, daß das Gesetz doch nicht so beschlossen werden kann, wie es vorliegt. Die Personalvertretungsvorschriften sollen wahrscheinlich so gemacht werden wie jene vom Jahre 1907. Ich selbst war damals Mitglied der Personalkommission der Direktion, Mitglied des Zentralausschusses und weiß aus eigener Erfahrung, welche Bedeutung eine solche Personalvertretung hat. Sozialdemokraten, Christlich-soziale und Deutsch-nationale traten am Sitze der Direktionen zusammen und brachten ihre Anträge ein. Die Vertreter der Direktionen haben uns angehört und erklärt, sie werden alles überprüfen und das, was möglich ist, durchführen. Ebenso erging es uns in dem Ministerium, wo wir unsere Anträge gestellt haben. Wir wußten schon, Anträge von weittragender

Bedeutung, die viel Geld kosten, werden schwer durchgeführt werden, aber es gab auch eine Reihe von Anträgen, die nichts gekostet hätten, die aber doch die hohe Bureaufkratie nicht durchführte, sondern ablehnte. Wir haben nur Begutachtungen von personellen Angelegenheiten vorbringen können, eine Vertretung, die ja sehr schön ausgeschrieben, in Wirklichkeit aber für das Personal gar nichts bedeutet hat. Alle diese Anträge, die gestellt wurden, haben wir immer — meiner Erinnerung nach war nie das Gegenteil der Fall — gemeinsam in allen gewerkschaftlichen Organisationen beraten und immer einstimmig und geschlossen der Direktion oder dem Ministerium vorgelegt. Trotzdem aber hat sich weder die Direktion noch das Ministerium darum gekümmert. Das möchte man heute auch wieder gerne machen. Eine solche Personalvertretung wäre natürlich den hohen Bureaukraten ganz recht, selbstverständlich auch den Hintermännern, die mit den Bahnen ganz andere Absichten haben. Nein, so weit wird sich das Rad nicht mehr zurückdrehen lassen. Das Personal wird die Verhältnisse nicht weiter verschlechtern lassen, sondern wir werden im Gegenteil bei dieser Gelegenheit schon unsere entsprechenden Anträge stellen, um die Rechte des Personals zu erweitern und seine Stellung zu verbessern.

Nun enthält aber dieser Gesetzentwurf noch etwas, was mir auch von wesentlicher Bedeutung zu sein scheint. Es heißt nämlich bei den Erläuterungen zu § 5 (liest):

„Auf dem Gebiete der Pensionsversorgung des Bundesbahnpersonals ist die Anordnung des Bundesbahngesetzes vom Jahre 1923, wie schon erwähnt, erfüllt und im Vereinbarungswege zwischen Unternehmung und Personal eine erschöpfende Neuordnung des Pensionswesens bei den Österreichischen Bundesbahnen erzielt worden, mit der sich beide Teile zufrieden gegeben haben und deren neuerliche grundlegende Abänderung daher von keinem der beiden Teile angestrebt wird. Auch die Regierung nimmt Derartiges bis auf weiteres nicht in Aussicht.“ Warum hat man diesen Satz hineingenommen? Wir werden dazusehen, daß das gestrichen wird und daß überhaupt für die Pensionisten etwas Konkretes geschieht. Der Herr Abg. Dr. Grailer hat ja auch auf manches hingewiesen, was die Pensionisten betrifft, namentlich darauf, daß es die Pensionisten etwas aufgeregt hat, daß man bis auf weiteres nichts machen will. Wir werden bei der Beratung des Gesetzentwurfes ja sehen, was eigentlich geplant ist. Sie wissen alle aus eigener Erfahrung, daß ein schwerer Kampf geführt wird, die Altpensionisten wollen an die Bezüge der Neupensionisten bei den Eisenbahnen angeglichen werden, ebenso wie beim Bunde. Nun wird bei jeder Gelegenheit immer erklärt, daß kein Geld vorhanden sei; ich habe Jahr für Jahr Gelegenheit, von dieser Stelle aus über die Fragen des Pensionsrechtes und der Aufbesserung

der Pensionen zu sprechen. Natürlich geschieht nur sehr wenig, und wenn man die ganzen Verhältnisse überprüft, ist eher zu befürchten, daß die Regierung eine Annäherung der Bezüge der Neupensionisten an jene der Altpensionisten plant. Daher werden auch die Pensionisten — und es gibt 60.000 Eisenbahnerpensionisten — genau verfolgt, wie das Gesetz beraten und durchgeführt werden wird. Alles, was im hohen Hause und in den Ausschüssen gesprochen wird, wird das Eisenbahnpersonal genau prüfen, und es wird dann vielleicht im nächsten Jahre bei den Wahlen Gelegenheit haben, Abrechnung zu halten zwischen jenen, die seine Bedürfnisse erkennen und auch hier im hohen Hause dafür eintreten, und jenen, die hier gegen sein Interesse wirken. Ich kann das den Pensionisten eigentlich gar nicht verdenken, denn das ist ihre einzige Waffe bei den jetzigen Verhältnissen.

Noch ein Punkt ist sehr bedenklich. Es heißt hier in der Begründung zum § 20 (liest): „Die Verpflichtung, bei Neuaufnahmen auf Dienstposten, die für Erstanstellungen in Betracht kommen, aus dem Stande zeitverpflichteter Angehöriger des Bundesheeres hervorgegangene Aufnahmewerber vorzugsweise zu berücksichtigen, wird allen neu zu errichtenden privaten Lokalbahnen in den Konzessionsurkunden auferlegt. Eine gleiche Verpflichtung auch für die Österreichischen Bundesbahnen zu schaffen erscheint bei dem gegenüber den Privatlokalbahnen viel engeren Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen nur naturgemäß und selbstverständlich.“ Was bedeutet dies eigentlich? Daß man wieder das alte Zertifikatistengesetz einführen will. Ich begreife schon, daß der Heeresminister Baugoin trachtet, seine Leute, die ihre Dienstzeit vollbracht haben und die er in seinem Sinn erzogen hat, bei den Bundesbahnen unterzubringen. Aber die Eisenbahner sind damit nicht einverstanden. (Heitzinger: Nur die Roten!) Auch die christlichsozialen und nationalen Eisenbahner werden hiedurch betroffen, besonders im Bahnerhaltungsdienst, wo es meistens Christlichsoziale gibt. Wenn so ein christlichsozialer Arbeiter 20 Jahre im Bahnerhaltungsdienst steht, kann er beispielsweise nicht Bahnmeister werden, weil ihm ein Zertifikatist vorgezogen wird. Magazinmeister ist doch früher nur ein Zertifikatist geworden, Werkstättenmeister ist nur ein Zertifikatist geworden, bei der Signalwerkstätte, kurz und gut, in allen diesen Betriebs- und Dienstzweigen hat man immer Zertifikatisten angestellt. Das will man jetzt wieder machen, und dagegen werden sich selbstverständlich die Eisenbahner zur Wehr setzen. Ich begreife schon, daß der Herr Minister Baugoin alle seine Leute unterbringen will, aber die Eisenbahner verdienen es, daß sie, wenn sie jahrelang im Betrieb stehen und dort Opfer gebracht haben, dann, wenn ein Posten in einer höheren Verwendung frei wird, diesen Posten bekommen. Wir sagen doch: „Dem Tüchtigen freie Bahn!“ Wenn aber dann diese Posten von auswärts besetzt werden

werden selbstverständlich, wie ich schon gesagt habe, nicht nur Sozialdemokraten, sondern auch andere darunter leiden. Die Zertifikatisten hat man ja früher in die Kanzleien hineingesteckt; dort sitzen zumeist Angehörige nationaler Gewerkschaften, die dann in gleicher Weise leiden und sich zur Wehr setzen werden.

Wir werden diesen Gesetzentwurf noch näher prüfen, um kennenzulernen, was für Absichten eigentlich bestehen, und nicht nur wir hier im Hause, sondern auch die Eisenbahner draußen werden nicht so mir nichts, dir nichts zuschauen, wie ihre Verhältnisse mit einem schlechten Gesetz noch mehr verschlechtert werden. Fürchten Sie nicht, daß etwa ein Streit geführt werden wird. Nein, die Eisenbahner von heute sind zu gut erzogen, sie wissen schon, welche Mittel geeignet sind. Sie werden insbesondere ihren politischen Einfluß aufbieten, und in dieser Beziehung ist ja diese Debatte hier außerordentlich lehrreich.

Es sind zu diesem Gesetz eine ganze Reihe von Gutachten ausgearbeitet worden, darunter auch ein Gutachten, das der Herr Handelsminister schon gestern erwähnt hat und von dem er glaubte, daß es eigentlich nicht ganz zutreffend sei. Es betrifft die Änderung der Personalvorschriften. Die Arbeiterkammer hat ein Gutachten ausgearbeitet. Es mußte rasch ausgearbeitet werden, und es ist von allen politischen Vertretern dort einstimmig beschlossen worden. Dieses Gutachten hat wenigstens das eine Gute, daß es wirklich objektiv in aller Kürze den ganzen Gesetzentwurf bespricht. Es behandelt nicht nur die Fragen, die das Personal interessieren, sondern auch jene, die die Verwaltung betreffen.

Daß die Fragen der Rechte des Personals einen etwas breiteren Raum einnehmen, ist eigentlich selbstverständlich, weil wir uns nicht nur von personellen Gründen leiten lassen, sondern die Dinge auch vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt betrachten. Nicht so sehr kann man das von dem Gutachten der Handelskammern behaupten. Die Handelskammern haben auch ein Gutachten abgegeben, das zu den Fragen der Verwaltung Stellung nimmt, weil einzelnen Herren die Zusammensetzung der neuen Verwaltung nicht paßt. Auch darüber werden wir unseren Standpunkt entsprechend präzisieren, aber gegen die klassenmäßige Einstellung zu den Personalfragen haben die Handelskammern nichts eingewendet. Es ist ganz gut, wenn gesagt wird, daß das neue Gesetz die Eisenbahner mehr oder weniger entrechtet muß. Man versucht doch in der letzten Zeit bei jeder Gelegenheit, Einrichtungen zu schaffen, durch die der Einfluß der Sozialdemokraten oder der Gewerkschaftsorganisationen eingedämmt oder gebrochen wird. Das ist ein Kampf, den wir verstehen und den wir führen werden; wie ich hoffe, vielleicht nicht ohne Erfolg.

Aber abgesehen von diesen beiden Gutachten haben auch die verschiedenen Fachzeitungen Gutachten herausgegeben. Unser Gewerkschaftsblatt „Der Eisenbahner“

hat scharf dazu Stellung genommen und die Fragen objektiv untersucht, die durch dieses Gesetz aufgerollt werden. Anders aber die verschiedenen anderen Partei-schattierungen. Wir haben zum Beispiel auch eine christlichsoziale Eisenbahnerorganisation. Ich habe schon früher Gelegenheit dazu gehabt, und wenn der Gesetzentwurf in Wirksamkeit treten wird, werden wir späterhin noch mehr Gelegenheit dazu haben, uns mit den Gewerkschaftsfragen der Eisenbahner zu beschäftigen, und ich werde dabei so manches aufzeigen können, was auf der Eisenbahn vorgeht. Also, wie gesagt, auch die christlichsozialen Eisenbahner haben in ihrer Gewerkschaftszeitung das neue Bundesbahngesetz besprochen. Es ist sehr interessant, wie sie sich dazu stellen. Bezüglich der Verwaltung haben auch sie nicht viel einzuwenden. Auch sie sagen, daß manches verbessert werden soll, aber bezüglich der Personalwirtschaft trennen sich schon ihre Wege von denen der freigewerkschaftlichen Eisenbahner. Sie sagen: Wir sind nicht in der Lage, die Regelung unseres Dienstverhältnisses dem Verordnungswillen irgendeiner Regierung zu überlassen. Auch dagegen haben sie nämlich am 11. Juni noch Stellung genommen. Ich weiß nicht, was in der nächsten Nummer ihrer Zeitung vielleicht aufscheinen wird. Aber damals waren sie noch dafür, daß das Dienstrecht nicht durch Verordnung, sondern durch Gesetz geregelt wird. *(Steiner: Jetzt ist es schon in der Vorlage drinnen!)* Ja, jetzt ist das schon darinnen, und zwar hat das die Regierung gemacht, aber wahrscheinlich nicht auf das Eintreten der christlichsozialen Eisenbahner hin. Bezüglich der Personalvorschriften wollten Sie schon andere Maßregeln für die nächste Zeit, und zwar sind Sie dafür, daß sie abgeändert werden. Sie führen aus: Es hat mitunter Schwierigkeiten gegeben, und Sie stimmen dafür, daß das etwas gebessert wird, während die freigewerkschaftlichen Eisenbahner, das heißt jene, welche mehr oder weniger dem Sozialismus nahestehen — sie sind ungefähr 80.000 Mann stark, die christlichsozialen Eisenbahner sind ungefähr ... *(Heitzinger: Dr. Ellenbogen hat gestern gesagt, 76.000! Bei den nächsten Personalvertretungswahlen werden es noch weniger werden!)* Nun ja, da muß man halt im Bericht nachschauen, dann wird man schon daraufkommen. Aber, Herr Heitzinger, Sie können mir vielleicht sagen, ob es wahr ist: 6000 christlichsoziale Eisenbahner gibt es. Nicht war? *(Heitzinger: Es sind schon mehr!)* Es wird ungefähr stimmen. Sie rechnen dabei wahrscheinlich sehr gut. Aber das macht nichts. Nehmen wir an, es sind 6000, aber wie diese Leute denken! Die Eisenbahner denken ganz anders, sie denken wie wir Sozialdemokraten. Wenn wir in den Versammlungen zusammenkommen, dann haben sie dieselben Ansichten und Wünsche wie wir, da tun wir uns ganz leicht. Aber die Führung der christlichsozialen Eisenbahner!

Ich denke mir, daß die Redaktion das ja nicht auf eigenem schreibt, sie wird sich schon an die Führung

gewendet haben. Sie haben bei der Besprechung dieses Bundesbahngesetzes ja auch kritisiert und erklärt, daß es abgeändert werden soll, es sind Ungerechtigkeiten vorgekommen. Ich möchte hier bekanntgeben, bei den tausenden und tausenden Anträgen, die im Laufe der Zeit im Zentralauschuß oder bei den Direktionen usw. gestellt und verhandelt wurden, ist es höchstens vielleicht zehnmal zu wirklichen Differenzen gekommen. In den meisten Fällen hat man sich geeinigt. Der Terror der Sozialdemokraten wird also nicht gar so groß und fürchterlich sein, wie er immer geschildert wird. In dem Artikel des „Christlichsozialen Eisenbahners“ kommt aber ein Satz vor, der für diese Gewerkschaftsleitung sehr bezeichnend ist. Sie sagen hier (*liest*): „Es kommt weniger auf die Theorie als auf die Praxis an. Klar ist, daß die geplanten Neuordnungen an die Macht unserer Bahnsozialisten greifen und auf indirektem Wege den Minderheiten Möglichkeiten bieten, ihren Willen durchzusetzen.“ — Diesen Willen haben sie bisher immer gehabt, höchstens zehnmal hat es Streitigkeiten gegeben. — „Wir machen aber gar kein Hehl aus unseren Vorhaben und spielen mit offenen Karten.“ Das ist sehr erfreulich! „Gelingen Vereinbarungen mit unserem Zutun und Einverständnis, dann ist es recht, gelingen sie nicht, dann ist uns Verwaltung, dann ist uns Zentralauschuß ganz Nebensache. Wir gehen hinter die Kulissen und machen von der uns gegebenen Macht Gebrauch.“ (*Hört! Hört!*) Das heißt, die christlichsoziale Eisenbahnergewerkschaft kümmert sich einen Pfifferling darum, wie eigentlich das jetzige Personalvertretungsgesetz wird, sie wird verhandeln, und wenn ihr die Vertreter der Personalkommission nicht ihren Willen tun, dann pfeift sie auf die Verwaltung, dann ist ihr die Personalvertretung gleichgültig, dann geht sie zu den Machthabern der christlichsozialen Partei hier ins Parlament, denen wird sie sagen, das und das brauchen wir, das und das wünschen wir, die bösen Sozialdemokraten haben uns das und jenes wieder angetan, da muß ein Gesetz oder eine Verordnung oder sonst eine Verfügung gemacht werden. Auf diese Art haben Sie bezüglich der Personalvertretungsvorschriften eigentlich keine besonderen Wünsche. Das ist bezeichnend für den Geist dieser Gewerkschaftsorganisation. Ich kenne sie schon seit ihrer Gründung. Im Jahre 1894 ist unsere freigewerkschaftliche Organisation ins Leben getreten, und schon im Jahre 1895 war der Beberitsch-Bund da, nicht aus eigenem, sondern er wurde von der Verwaltung ins Leben gerufen, man hat schon damals Leute gefunden, die diese Dinge durchführten, man war der Meinung, man wird damit den Sozialismus aufhalten können. (*Heitzinger: Das Lied hätten Sie anderen überlassen können, weil Sie genau wissen, daß das nicht wahr ist!*) Dann werde ich Ihnen Tatsachen bringen. Es wäre sehr verlockend auf die Geschichte einzugehen. Ist nicht der Beberitsch-Bund im Jahre 1895 gegründet

worden? (*Heitzinger: Da waren wir auch dabei!*) Ich war auch dabei! Ich weiß doch, er ist gegründet worden, damit man die sozialdemokratische Organisation wieder unmöglich macht. So ist die Sache. Das ist ja sehr interessant, und wir werden im hohen Hause noch Gelegenheit haben, über diese Eisenbahnerverhältnisse zu sprechen. Wir werden ja auch diese Tätigkeit dieser Gewerkschaftsorganisationen mitunter unter unsere Lupe nehmen müssen.

Ich habe hier auch das Blatt der deutschen Eisenbahner, das auch dieses Bundesbahngesetz bespricht. Aber es würde, wie gesagt, zu weit führen, all das anzuführen. Der deutsche Eisenbahnerbund — Herr Dr. Grailer hat das ausgeführt — wünscht natürlich nichts anderes, als es soll abgeändert werden. Früher haben wir Kurien gehabt, von der ersten bis zur siebenten Rangklasse Kurie I usw. So ähnlich will man es machen. Eine solche Verordnung soll bereits ausgearbeitet sein. Wir haben noch keine gesehen, können daher keine Stellung nehmen, aber nach der Schreibweise und den Reden, die wir vernommen haben, will man die Sache offenbar gruppenweise machen: Von 1 bis 7 Gruppe 1, von 7 bis 14 Gruppe 2 usw., weil dann die Herren oberen Beamten und die Beamten in den weiteren, höheren Rangklassen, wenn auch nicht die Majorität, so doch mindestens die gleiche Anzahl Mandate erhalten würden. Diese Absicht besteht. Ich habe mir verschiedene Zeitungen zu Hause aufgehoben, und es ist ganz interessant, wenn man sie nachblättert. Der Spannungsausgleich zwischen oben und unten ist den Herren nicht weit genug, den oberen gebührt viel mehr. Herr Dr. Grailer hat es ja auch ausgeführt, die armen Pensionisten, das heißt, soweit sie Oberbeamte waren, haben noch lange nicht den Gehalt valorisiert gegenüber den unteren Kategorien. Wie gesagt, das ganze Wirken und Streben geht dahin, den Leuten unten das Mitbestimmungsrecht einzuschränken zum Vorteil der oberen, der sogenannten Bessersituierten.

Es wäre interessant, das näher zu besprechen, wir werden aber noch Gelegenheit haben, das alles gründlich zu behandeln, und zwar im Ausschusse, denn im Hause würde das zu lange dauern, und es müßten zu viele das Opfer bringen, hier anwesend zu sein.

Es gibt in neuester Zeit noch eine Organisation, eine sogenannte unabhängige Gewerkschaft, die uns Sozialdemokraten ganz gleichgültig ist. Die Christlichsozialen und Deutschnationalen allerdings sind nicht sehr erfreut von dieser Organisation. Diese Organisation ist mit der Heimwehrbewegung innig verquickt, und sie hat auch zum Teil schon zu diesen Verhältnissen auf den Eisenbahnen Stellung genommen. Es ist ganz interessant, wenn man die Sache ein wenig betrachtet. Diese Organisation hat in der letzten Nummer ihres Blattes vom 10. Juni ihr gewerkschaftliches Forderungsprogramm kundgegeben, worin sie unter anderem sagt: Entpolitisierung der Bundesbahnen

durch Novellierung des Bundesbahngesetzes und Neuherstellung der Personalvertretungsvorschriften und der Wahlordnung. Eine ganze Reihe von Sachen also, die die Verwaltung wünscht. Wir wissen ja, wer die Drahtzieher dieser sogenannten Gewerkschaftsorganisation sind, wir kennen die Elemente und die einzelnen Funktionäre dieser Organisation — beispielsweise in Linz kenne ich ja diese Menschen sehr gut —, und diese Leute halten auch in der letzten Zeit Versammlungen ab. Eine davon hat am 15. Juli in Linz stattgefunden. Es hätte eine Massenversammlung sein sollen, nach der ganzen Aufmachung, riesige Plakate, wo es hieß, im größten Saale von Linz findet die Versammlung statt. Die Versammlung hat wirklich stattgefunden. Es war aber keine Massenversammlung der Eisenbahner. Neben dem großen Saal ist auch noch ein kleiner, und in diesem kleinen Saal haben die Leute sehr bequem um den Referententisch Platz gehabt. Auch der kleine Saal war zur Hälfte leer. Sie machen immer ein großes Geschrei und ein riesiges Tamtam. Besonders, wenn sie im Ministerium vortreten, glaubt man, weiß Gott welchen Einfluß sie haben. In Wirklichkeit ist das unbedeutend. Ein Redner, der eigens von Wien hinaufgefahren ist, hat unter anderem dort erklärt: Wir stehen mit maßgebenden Herren der Regierung im Verkehr. Das ist der Heeresminister Baugoin, der uns 82.000 Eisenbahnern ganz gewiß helfen wird usw. Diese Herren der sogenannten unpolitischen Gewerkschaften werden ja von der Regierung, soweit es geht, unterstützt, und sie sind diejenigen, welche es begrüßen, daß die Eisenbahner entrechtet werden sollen. Welche Bedeutung diese Gewerkschaftsorganisation für die Eisenbahner hat, darüber sind sich die Eisenbahner selbst klar, sie werden über diese Organisation zur Tagesordnung übergehen und ihren Kampf entsprechend danach einrichten.

Es liegen ja noch eine ganze Reihe weiterer Gutachten vor, die wir bei der Beratung des Gesetzes in die Diskussion ziehen werden. Die Eisenbahner selbst haben in ganz Österreich Hunderte von Versammlungen veranstaltet und in ihnen zu dem Gesetzentwurf selbst Stellung genommen, und ich glaube, die Regierung und auch die bürgerlichen Parteien werden doch nicht so ohne weiteres über die Stellungnahme dieser vielen Versammlungen einfach hinwegkommen. Sie müssen darauf doch etwas achten, und wenn Sie es nicht tun, dann werden eben die Verhältnisse schwierig werden, und es könnte vielleicht doch zu unangenehmen Situationen kommen, die wir im Interesse nicht nur der Eisenbahnen, sondern der gesamten Volkswirtschaft besser vermeiden sollen. Es wird doch immer und immer wieder gerade von dieser Stelle aus erklärt, wir sollen alles unternehmen, um die Gegensätze möglichst zu mildern und einzuschränken, und sollen auf die Wirtschaft Bedacht nehmen. Soweit es möglich ist, tun wir das. Wenn nun aber seitens der Regierung oder der bürgerlichen Parteien wirklich der

Wille besteht, vielleicht mit einer bestimmten Absicht, dieses Gesetz rasch durchzuführen, dann werden sie sich täuschen. Nicht nur wir werden uns zur Wehr setzen, sondern es werden sich auch die Eisenbahner als die Nächsteleidtragenden zu wehren wissen. Es sind dunkle Pläne, welche jetzt in der letzten Zeit mehr oder minder sichtbar geworden sind. Die ganze soziale Gesetzgebung in den letzten Jahren nimmt Formen an, die sehr unangenehm für die davon Betroffenen, die aber auch für unseren Staat nicht wirtschaftsfördernd sind. Es haben sich in den letzten Jahren große Skandale ereignet, bei denen ungeheure Vermögen verschleudert wurden, und es scheint, daß die Kreise, die vielleicht keinen Gewinn mehr von anderer Seite erhoffen, sich denken, die Eisenbahnen sind jetzt doch so halbwegs wieder instand gesetzt, vielleicht können wir hier auf dieses ungeheure Volksvermögen mehr Einfluß gewinnen und dabei vielleicht auch etwas profitieren. Daher die Maßnahmen, welche die Regierung jetzt trifft. Denn wir wissen, die Regierung berücksichtigt immer mehr und mehr die kapitalistischen Pläne als volkswirtschaftliche Interessen. Es ist ja schon davon gesprochen worden, daß ein geheimer Fonds besteht; der Herr Abg. Dr. Grailer hat ja dezidierte Fragen an den Herrn Minister gestellt, und es wird uns sehr freuen, wenn diese Fragen beantwortet werden. Wir sind nicht schadensfroh, aber so manches wird dabei zum Vorschein kommen, das in der Öffentlichkeit sehr unangenehm wirken wird.

Ich muß noch auf eine Sache zu sprechen kommen, und zwar auf ein interessantes Buch, das vor einiger Zeit erschienen ist und das der Herr Abg. Dr. Grailer verfaßt hat. Das Buch ist ja ganz interessant, wenn man es nämlich lesen kann; leider bekommt man heute nicht mehr viele Exemplare davon; ich meine fast, sie sind von irgend jemandem zusammengekauft worden, damit man das nicht mehr lesen kann. Das Buch ist ja ganz interessant und vielleicht, was Wissenschaftlichkeit anbelangt, sehr gut, und das Zahlenmaterial bekundet einen großen Fleiß. Aber im großen und ganzen, Herr Abg. Grailer, Sie werden mir schon zugeben, hat das ganze Buch eigentlich doch mehr oder minder den Zweck, die Personalkommission und die Vertrauensmänner anzugreifen, weil die Personalkommission nicht so wirtschaftet, wie es gewünscht wird. Wir werden ja Gelegenheit haben, über die Daten, welche da zusammengestellt sind, zu sprechen. Ich tue das nicht jetzt im hohen Hause, sondern im Ausschuß. (Dr. Grailer: Da setzen wir uns zusammen!) Ja, da können wir uns vis-à-vis setzen, da brauchen wir nicht laut schreien, da können wir uns über die einzelnen Daten sehr gut unterhalten. Ich habe schon Material hier, zum Teil ist es von meinem Freund Dr. Ellenbogen gestern hier schon aufgeführt worden. Es befreit der Abg. Grailer die Richtigkeit der Behauptungen des Abg. Dr. Ellenbogen, aber wahr ist es schon: Grobe Fehler sind in

diesem Buch darinnen, auch in der — sagen wir — ganz interessanten Einleitung. Interessant nämlich für einen indifferenten Menschen oder einen Menschen, der die Eisenbahn nicht kennt, oder für einen, der sich überhaupt nicht mit Gewerkschaft und Politik beschäftigt. Nur der arme Teufel, der unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen leidet und sich mit Gewerkschaft und Politik beschäftigt, der sagt: Na, ganz richtig ist die Sache nicht. Das ist mit einer bestimmten Absicht so geschrieben worden. Ich meine nämlich die Einleitung, die sich mit dem Werden und Wollen der freien Gewerkschaften befaßt. Ich selber und so mancher der anwesenden Herren arbeiten ja auch schon 20, 30 Jahre und noch mehr im politischen, im gewerkschaftlichen und im Wirtschaftsleben mit, wir haben unsere Erfahrungen, und wir sagen: Das, was da drinnen geschrieben ist, ist nicht ganz richtig. Freilich, jeder Mensch kann nicht die gleiche Ansicht haben wie der andere, und wenn man eine Sache unter zwei oder drei verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet, erscheint sie halt je nach der Betrachtung anders. Aber wir Arbeitsmenschen und wir Sozialdemokraten sagen: Der Fleiß, der da aufgewendet wurde, wäre einer besseren Sache würdig gewesen. Ich weiß nicht, welche Absichten der Herr Dr. Grailer damit gehabt hat. Wie gesagt, über das Ziffermaterial werden wir uns noch gründlich besprechen. Er gibt ja selbst zu, daß nicht alles ganz genau stimmt, sondern daß eigentlich mitunter Fehler unterlaufen sind, für die er ja nichts kann, daß aber mitunter auch die Auskunft nicht zu erhalten war, die vielleicht im Interesse der Sache selbst notwendig gewesen wäre. Aber im großen und ganzen, wie gesagt, ist es ein Vorwurf gegen die Personalkommission, der nicht gerechtfertigt ist. Herr Dr. Grailer, Sie waren selbst Personalkommissionsmitglied, Sie waren selbst Vertrauensmann Ihrer Gewerkschaft, und Sie werden selbst am besten wissen, wie es auf den Eisenbahnen zugeht, wie da die Verhältnisse sind und daß die Personalvertretung zu dem Wiederaufbau ungeheuer viel beigetragen hat, daß sie die Verhältnisse richtig verstanden hat, daß es eine schwere Aufgabe für sie, das heißt für die Vertrauensmänner, war, das Personal zu überzeugen, daß dieses und jenes Opfer hat gebracht werden müssen. Nicht wir Sozialdemokraten allein kritisieren das Buch, sondern auch andere Organe, von denen man vielleicht annehmen könnte, daß sie andere Ansichten als wir haben. Die Fachzeitschrift der deutschen Verkehrsgewerkschaft hat ja auch schon — und Ihnen ist das ja bekannt, Herr Doktor — einzelne Kapitel herausgezogen und kritisiert und erklärt, daß die Ansichten, die hier vertreten werden, abgesehen von dem Ziffermaterial, nicht ganz richtig sind. Aber auch jene Behörden, die das größte Interesse an den Bundesbahnen hat, die Verwaltung der Bundesbahnen, hat zu diesem Buche: „10 Jahre Betriebsrätegesetz und seine Auswirkungen auf die Bundesbahnen“ von

Herrn Dr. Grailer Stellung genommen, und ich möchte hier nur die Erklärung besprechen, die die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen am 28. Juni 1929 in den österreichischen Tagesblättern veröffentlicht hat. In dieser Erklärung heißt es (*liest*): „Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wollte ursprünglich auf die Broschüre des Herrn Abg. Dr. Grailer „10 Jahre Betriebsrätegesetz und seine Auswirkungen auf die Bundesbahnen“ in der Öffentlichkeit nicht reagieren, da diese Schrift in erster Linie eine politische Tendenz verfolgt. Da jedoch, wie es scheint, die Broschüre, ohne daß dies in der Absicht des Verfassers gelegen wäre,“ — das ist wieder eine Verbeugung der Generaldirektion vor Herrn Dr. Grailer — „bei einem dem Bahnbetrieb fernem Leserkreis und insbesondere im Ausland ein unrichtiges und den Bundesbahnen abträgliches Bild hervorruft, sieht sich die Generaldirektion veranlaßt festzustellen, daß die Broschüre mit ihrem zum Großteil auf Schätzungen beruhenden Ziffermaterial vermöge zahlreicher Unrichtigkeiten und Übertreibungen nicht geeignet ist, die Grundlage einer Diskussion seitens der Bundesbahnverwaltung zu bilden. Was insbesondere die in der Broschüre geübte Kritik an dem seinerzeitigen Personalabbau bei den Österreichischen Bundesbahnen betrifft, so mußte beachtet werden, daß die erfolgte Herabsetzung des Personalstandes für die künftige Gesticion der Österreichischen Bundesbahnen so große Vorteile bietet, daß die hiefür zunächst aufgewendeten Opfer als wohlangebracht erscheinen.“

Herrn Dr. Grailer ist das ja alles bekannt. Aber es ist bezeichnend, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen selbst das feststellen muß. Wir werden, wie gesagt, über das Buch, das ziemliches Aufsehen hervorgerufen hat und das dem Personal und besonders den Vertrauensmännern, namentlich den sozialdemokratischen, sehr unrecht tut, noch ausführlich sprechen.

Nur einige wenige kurze Bemerkungen zu den Ausführungen, die Herr Dr. Grailer gestern und heute hier gemacht hat. Der Tenor seiner Ausführungen ist dahin gegangen, daß die jetzigen Personalkommissionen eigentlich so ähnlich sein sollen, wie sie früher waren. Er hat gestern die geschichtliche Entwicklung vom Jahre 1860 an geschildert. Ich werde auch eine geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen bringen, aber — erschrecken Sie nicht! — nicht hier im hohen Hause, denn das würde zu lange dauern. Ich habe eine andere Ansicht. Ich bin als armer Teufel zur Eisenbahn gekommen und habe seinerzeit furchtbar schwere Kämpfe mit Tausenden meiner Kollegen geführt; heute ist es ja besser. Die Geschichte, die ich schildern werde, wird etwas anders ausschauen.

Herr Dr. Grailer meint, daß der Reformgedanke Dr. Enderes vom Jahre 1920 oder um diese Zeit herum von den Sozialdemokraten abgelehnt wurde. Ganz richtig ist die Sache nicht. Ich weiß, ich habe hier

im Hause Gelegenheit gehabt, auch über die Reformpläne zu sprechen und zumindest bei den Beratungen darauf hinzuweisen, daß manches gut ist und gemacht werden kann, daß aber die Zeiten eine andere Reform als die dort vorgelegte erfordern. Herr Dr. Grailer meint auch, daß das Gesetz vom 1. Oktober 1923, das jetzt abgeändert werden soll, überhafter gemacht wurde und es daher notwendig sei, aus diesem Grunde dieses Gesetz zu reformieren. Wenn es überhafter gemacht worden ist, dann kann man das, was vielleicht nicht ganz richtig ist, reformieren, bessern; aber das jetzige Gesetz wirkt doch das Reformgesetz vom Jahre 1923 ganz über den Haufen. Ein ganz anderer Gedanke ist im jetzigen Gesetze drinnen, dem wir selbstverständlich nicht zustimmen können und gegen den ein schwerer Kampf geführt werden muß.

Der Herr Abg. Dr. Grailer meint, es ist bei den Eisenbahnen ganz unmöglich, sie sollen ein kaufmännischer Betrieb sein, und wenn man in einem kaufmännischen Betrieb die Vertretung eines Personals hat, die so dreinspricht wie heute vielleicht die Personalkommission, so wäre dies nicht möglich, das wäre in keinem Privatbetrieb möglich, also auch nicht bei den Bundesbahnen. Wir haben — das muß Herr Doktor Grailer wissen — nicht gar so viel in das sogenannte Kaufmännische dreinzureden, wir stören es auch nicht gar so groß, sondern was eigentlich in der Personalvertretung geschieht, das ist, daß mancher Mißbrauch, der getrieben wurde, besprochen und Abhilfe dagegen verlangt wird. Ich habe ein ganz interessantes Material über Personalangelegenheiten, werde mich aber hüten, hier im Hause über Personalangelegenheiten zu sprechen; wir werden diese Angelegenheiten im Ausschuss besprechen können. Nun, es mag ja hie und da vielleicht vorkommen, daß ein kleiner Übergriff eines Vertrauensmannes erfolgt — ich kenne aber große und noch größere Übergriffe, die erst wieder in der letzten Zeit gemacht wurden und ungeheures Aufsehen erregten und die man gewiß nicht entschuldigen kann. So was kommt natürlich auf beiden Seiten vor, aber es muß der gute Wille anerkannt werden, das ist das Wichtige. Die Personalkommission, die Vertrauensmänner, die Vertreter des Personals haben den Willen und haben es auch bisher bewiesen, daß sie zu jedem Opfer bereit sind, um den Betrieb zu heben und der Volkswirtschaft zu dienen.

Herr Dr. Grailer meint, in dem Geschäftsbetriebe fehlen die Angaben des betriebswirtschaftlichen Ausschusses. Ich halte das auch für einen Fehler. Der betriebswirtschaftliche Ausschuss hat ungeheuer viel Nützliches geleistet, und wir werden auch dann, wenn es notwendig sein sollte, gerade die Arbeiten des betriebswirtschaftlichen Ausschusses eingehend besprechen und besonders der Regierung vor Augen führen. Soll das vielleicht der Dank für die viele Arbeit sein, soll das der Dank dafür sein, daß die Eisenbahner, daß dieser Ausschuss, daß die Personalkommission so unend-

lich viel geleistet haben, daß man ihnen nun das sogenannte Mitbestimmungsrecht wegnehmen will? Es wäre schon wünschenswert, wenn das irgendwie zum Ausdruck käme. Ich habe hier Material genug über das, was geleistet wurde, aber die Dinge verhalten sich so, daß sich das die Verwaltung mehr oder minder zugute schreibt, die Mitwirkung der Personalkommission aber mehr oder minder verschwiegen wird. Wie gesagt, wir können das nicht vergleichen bei unseren Besprechungen, denn wir wissen, daß ein Leistungsvergleich mit anderen Ländern fehlt. Vielleicht ist auch das ein Fehler, aber Herr Dr. Grailer hat auch Leistungsvergleiche in seinem Buche, die nicht ganz richtig sind. Es waren Vergleiche mit der Schweiz und mit Italien, die unter Umständen sehr schwer zu führen, unter Umständen auch sehr gefährlich sind, weil man dabei ungeheuer viel berücksichtigen muß. Herr Dr. Grailer meinte auch, es fehle ein Bericht über den Konkurrenzkampf, der geführt wird, über die Daten und Grundlagen dazu usw. Vielleicht ist das, wie gesagt, unangenehm, es kann ja im Laufe der Zeit gemacht werden. Umfangreich genug ist ja der Bericht, der von der Bundesbahnverwaltung herausgegeben wurde, sicherlich, und da wird, glaube ich, die Anführung der paar Daten, die noch notwendig sind und verlangt werden, auch nicht schaden.

Es fehlen aber auch die Daten über die Begünstigungen. Gerade das Kapitel der Begünstigungen ist ganz interessant. Ich werde es auch nicht ausführlich besprechen, sondern nur andeuten. Die Eisenbahner haben wirklich außer ihrem Lohn oder Gehalt noch verschiedene Begünstigungen (*Dr. Grailer: Darf ich Sie kurz unterbrechen? Ich meine hier die gesamten von der Bundesbahnverwaltung zu leistenden Begünstigungen überhaupt!*) Für die Eisenbahner? (*Dr. Grailer: Nicht nur für die Eisenbahner!*) Sie haben vollkommen recht. (*Zwischenruf Heitzinger.*) Kollege Heitzinger, es kommt schon. Wir Eisenbahner haben uns seinerzeit dagegen gewehrt, daß die Bundesbahnverwaltung Begünstigungen an Kreise und Körperschaften und einzelne Personen gewährt, die mit der Eisenbahn gar nichts zu tun haben, und gerade die Personalvertretung hat darauf aufmerksam gemacht und diesbezüglich ihre Anträge gestellt. Aber die Bundesbahnverwaltung ist weitergegangen und hat auch vom eigenen Personal den Abbau der Begünstigungen verlangt, beispielsweise bei den Fahrtbegünstigungen. Die Pensionisten, die 35 und 40 Dienstjahre gemacht haben, bekommen jetzt nur eine Freikarte im Jahre zu einer Hin- und Rückfahrt an irgendeine Stelle unseres Bundesgebietes.

Die Begünstigungen hinsichtlich der Kohle usw. sind heute mehr oder minder nichtsagend. Ich selbst kaufe heute die Kohle beim Kohlenhändler genau so billig und viele andere auch. Aber im großen und ganzen werden hie und da noch Begünstigungen gewährt, und wenn man das ziffermäßig und statistisch

feststellen wollte, wäre es ganz interessant und würde nicht schaden — ich stimme da Herrn Dr. Grailer vollständig zu. Man würde dann sehen, wie wenig Begünstigungen das heutige Personal eigentlich hat.

Gegen eine Feststellung der Daten über die Kosten der Personalvertretung habe ich auch gar nichts einzuwenden. Die Leute müssen ja heute dafür zahlen. Herr Dr. Grailer meint es allerdings anders; er meint wahrscheinlich die Feststellung, wie das auf die Gewerkschaftsorganisationen aufgeteilt wird usw. (*Dr. Grailer: Einen Rechenschaftsbericht!*) Mehr oder minder wissen wir das eigentlich alle. Wir wissen, wieviel Eisenbahner vorhanden sind und was sie zu zahlen haben.

Was die Lebensmittelfreischeine betrifft, bei denen sich die Personalvertretung angeblich etwas hat zuschulden kommen lassen, so habe ich gerade in dieser Frage auch Rücksprache genommen, da ich selbst in verschiedenen Ausschüssen bin. Die Eisenbahnverwaltung hat ja, wie gesagt, in der letzten Zeit versucht, dem Personal eine Begünstigung nach der anderen wegzunehmen. Dabei hat es sich auch um die Fahrtbegünstigungen zum Einkauf von Lebensmitteln gehandelt. Es ist unrichtig, Herr Dr. Grailer, wenn Sie sagen, daß Lebensmittelfreischeine nur für solche Orte gelten, wo sozialdemokratische Konsumorganisationen sind. Wir haben Lebensmittelmagazine, deren Mitglieder größtenteils interkonfessionell und international sind. Man kauft dort die Lebensmittel und Bedarfsartikel ein. Gewiß sind vielleicht im Laufe der Zeit Mißbräuche vorgekommen, die dann abgestellt worden sind. So mancher hat eine große und nahe Station nicht benutzt, sondern ist auf Grund der bisherigen Bestimmungen über die Lebensmittelfreischeine in eine weiter entfernte Station gefahren. Aber Personal und Vertrauensmänner haben sich darüber geeinigt, und es ist eine entsprechende Verordnung erschienen. Wir haben die Verordnungen der Direktionen vielfach bekämpft; ich weiß das von Vinz, denn die Herren Beamten haben dort Vorschläge gemacht, die das Personal nicht angenommen hat. Heute gibt es diesbezüglich im großen und ganzen keine Klagen mehr.

Hinsichtlich der Reversarbeiter ist die Sache, Herr Dr. Grailer, in Wirklichkeit so: Diese Reversarbeiter werden ja meist — damit ist eigentlich einem Wunsche Rechnung getragen, den Herr Dr. Gryntschak geäußert hat — nur für die Bahnerhaltung aufgenommen. Früher sind diese Arbeiten in eigener Regie gemacht worden, heute aber steht die Verwaltung auf dem Standpunkte: Nein, wir nehmen uns Reversarbeiter für irgendeine wichtige und dringende Arbeit auf, und wenn die Arbeit zu Ende ist, schmeißen wir sie wieder hinaus! Wir Sozialdemokraten haben uns zur Wehr gesetzt, die freigewerkschaftliche Organisation hat sich zur Wehr gesetzt, und zwar aus leicht begreiflichen Gründen. Vor allem hatten die Leute früher doch die Möglichkeit, angestellt zu werden, während sie

heute diese Möglichkeit nicht mehr haben, weil die Arbeiten eben von den Reversarbeitern ausgeführt werden. Die Leute, die die Verwaltung in der letzten Zeit zu diesem Zweck aufnimmt, sind größtenteils Angehörige der Heimwehrorganisation und alles andere eher als Sozialdemokraten. Das geschieht mit einer bestimmten Absicht, und wir können es nicht hindern. Wir machen nur das eine, daß wir die Leute, wenn sie im Betriebe stehen, über die politische und wirtschaftliche Situation aufklären, und so mancher geht dann in unsere Reihen, so mancher nicht; da kann man nichts machen. Aber daß man das zu einer Anklage gegen die Personalvertretung verwendet, ist eigentlich nicht ganz richtig. Daß diese Frage des Abbaues und der Neuaufnahmen auf eine schlechte sozialdemokratische Personalwirtschaft zurückzuführen ist, das sollte man eigentlich nicht erwähnen, denn es ist nicht ganz richtig. Wir können weder beim Abbau noch bei Neuaufnahmen besonders viel dreinreden. (*Heitzinger: Das wollen wir ja haben!*) Das machen wir ja. Warum denn dann einen Vorwurf? Wir werden uns schon zur Wehr setzen, wenn ein Abbau nicht notwendig ist, wir werden uns zur Wehr setzen, wenn einzelne Herren der Direktion und auch in der Generaldirektion sagen: Halt, das sind ja Sozialdemokraten, die schmeißen wir jetzt hinaus! Wir haben uns schon dagegen zur Wehr gesetzt, genau so, wie Sie sich zur Wehre setzen würden. Bei den Neuaufnahmen ist es genau so. Wir haben kein Einspruchsrecht, und das minimale Einspruchsrecht, das wir beispielsweise bei der Bahnerhaltung oder vielleicht im Magazin haben, wird ja nicht geachtet. Die eigentliche Schuld hat ja die Verwaltung selbst, wenn heute diese Reversarbeiter in Verwendung kommen und wenn, so wie es jetzt von Herrn Abg. Gryntschak verlangt wurde, die Werkstätten einen Großteil ihrer Arbeiten, die sie heute noch haben, dem Privatkapital übergeben müssen, Privatwerkstätten, damit der Privatkapitalismus verdient, denn sie sind ja gegen den sogenannten Staatskapitalismus. Ebenso macht es die Verwaltung bei der Bahnerhaltung.

Alle diese Fragen und Einwürfe lassen sich ja ganz leicht entkräften, im großen und ganzen läuft ja alles darauf hinaus, den Eisenbahnern in ihrer freigewerkschaftlichen Organisation Schwierigkeiten zu machen, die Personalvertretung, die Vertrauensmänner zu verdächtigen, zu sagen, dies hätte geschehen sollen und jenes hätte gemacht werden sollen, aber die Vertrauensmänner selbst sind schuld daran, daß es nicht geschehen ist. Das nützt Ihnen aber doch nichts, die Wahrheit kommt an den Tag, ob man jetzt Bücher schreibt, ob man Zeitungen anfüllt, ob man in Versammlungen schimpft — die Leute sind sehend geworden, sie sehen, was um sie herum vorgeht. Infolgedessen glaube ich, wird auch dieses Gesetz nicht so angenommen werden können, wie es vorliegt, und wenn es schon in ähnlicher Form angenommen wird, so werden sich schon die Eisenbahner zur Wehr setzen.

Ich möchte zum Schlusse nur eines ausführen. Es wird immer davon gesprochen, daß wir eigentlich mit unseren Anträgen, mit unseren Forderungen die Wirtschaft ruinieren usw. Ja wir wollen nichts anderes, als daß die arbeitenden Menschen, soweit es möglich ist, Anteil an der deutschen Kultur haben. Ist das ein Verbrechen? Wir vertreten die Forderungen der großen Massen, wir bekämpfen jede Verschwendung, die von den besitzenden Klassen getrieben wird. Wir bekämpfen es, wenn Sie durch Maßnahmen, wie sie schon bisher hier und da erfolgt sind, die Wirtschaft ruinieren wollen. Gerade in der letzten Zeit haben die herrschenden Parteien, die bürgerlichen Parteien und auch die Regierung Gesetze gemacht, welche uns eigentlich den Kurs anzeigen, wohin wir steuern. Nicht freie Menschen will man, sondern Sklaven im vollsten Sinne des Wortes. Es ist das Preßgesetz gemacht worden — die bürgerlichen Parteien leiden heute selbst darunter —, eine Verfassungsänderung ist hier im hohen Hause beschlossen worden, in der Meinung, es werde möglich sein, damit unseren politischen Einfluß einzudämmen; ein Antiterrorgesetz wurde hier beschlossen — damit will man die Macht der sozialdemokratischen Gewerkschaftsorganisationen brechen. Ein Entwaffnungsgesetz hat man hier mit allem Eifer durchgesetzt. Wahrscheinlich will man den Sozialdemokraten ihre Waffen, ihre geistigen und ihre physischen Waffen, wegnehmen; nur den Anhängern der bürgerlichen Parteien soll der Besitz von Waffen erlaubt sein, denn sonst hätte man auch dieses Gesetz anders beschlossen. Jetzt gerade sind zwei Novellen in Bearbeitung, die eine ungeheure Bedeutung haben. Auch die Eisenbahner leiden schwer unter der Arbeitslosigkeit, und sie werden sich mit aller Kraft dafür einsetzen, daß diese Gesetze nicht so in Wirksamkeit treten, wie sie uns vorgelegt wurden. Die Eisenbahner haben selber in vielen Fällen Kinder, die arbeitslos sind, Mädel und Burschen. Der Verdienst ist klein, nun sollen sie auch noch ihre Kinder erhalten; Arbeit ist wenig vorhanden, Grund genug, daß sich die Eisenbahner mit aller Kraft gegen diese Novelle wehren. Durch die Zolllarifsnovelle soll eine Verteuerung der Lebenshaltung eintreten. Ich habe schon eingangs erwähnt, daß mindestens die Hälfte der Eisenbahner einen Verdienst unter 200 S hat. Nun sollen sie auch noch unter der allgemeinen Lebensmittelverteuerung leiden. Der Kampf, den sie führen, ist nur zu begreiflich.

Ein neues Bundesbahngesetz schafft man. Man erklärt immer: Euch Eisenbahnern geschieht ja nichts, wir wollen euch keine Rechte nehmen. Nun vergleiche man die Gesetzgebung der letzten Zeit mit den Versicherungen, daß den Eisenbahnern nichts geschieht. Die Eisenbahner wissen schon aus langjährigen Erfahrungen und Kämpfen, daß die besitzenden Klassen, daß die Unternehmer aller Grade und auch der Staat als Unternehmer den einzelnen Menschen in seinen Betrieben soweit als möglich ausnützen und daß die

Arbeiter, wenn sie sich nicht durch die Kraft der Organisationen zur Wehr setzen, es samt ihren Familien büßen müssen. Die Eisenbahner werden sich zur Wehr setzen. Sie werden ihren ganzen Einfluß, ihren gewerkschaftlichen und auch ihren politischen Einfluß, gegen dieses Gesetz aufwenden, wenn es so durchgeführt werden soll, wie es eben heute vorliegt.

Vielleicht wird es noch möglich sein, daß wir uns bei den Verhandlungen zusammensetzen und die Schädigungen, die das Personal befürchtet, auf ein Maß herabsetzen, mit dem wir uns unter Umständen einverstanden erklären können. Aber ich möchte die Herren der Regierung, ich möchte die Vertreter der bürgerlichen Parteien darauf aufmerksam machen: Glauben Sie nicht, daß Sie hier nur diktieren können und daß das Gesetz in einigen Tagen fertig sein wird! Wir werden uns, soweit unsere Kraft reicht, im Ausschusse zur Wehr setzen. Ich hoffe doch, daß es zu einer Verständigung kommt. Aber die Eisenbahner draußen werden auch wachsam sein. Sie werden ihre Kräfte zusammenhalten; und sie werden, wenn es notwendig ist, ihre Kräfte auch wirksam werden lassen. Die Zeiten sind vorbei, wo man mit brutaler Gewalt den Willen der Machthaber stets durchsetzen konnte. Wir leben in einer Zeit, wo wir uns verständigen sollen, verständigen müssen. Wenn die Herren das nicht begreifen, dann wird die Abrechnung kommen, wenn nicht früher, so bei den nächsten Wahlen. Im kommenden Parlament wird es wahrscheinlich nicht mehr möglich sein, daß ein solcher Gesetzentwurf von der Regierung vorgelegt wird. Dafür werden wir sorgen, dafür werden auch die Eisenbahner sorgen. *(Beifall und Händeklatschen. — Während vorstehender Ausführungen hat Präsident Dr. Waber den Vorsitz übernommen.)*

Ammann: Hohes Haus! In verschiedenen sicherlich ernst zu nehmenden Tagesblättern Österreichs erschienen vor einiger Zeit Artikel, denen zu entnehmen war, daß den leitenden Organen der Österreichischen Bundesbahnen Fonds zur Verfügung standen, aus denen mehrmals Spenden von je 125.000 S an einen Sportklub und noch größere Zuwendungen an einseitig parteipolitisch eingestellte Körperschaften und deren Unternehmungen bewilligt wurden. Diese Zeitungsartikel, die von mancher Seite bestritten, aber nicht widerlegt wurden, haben in einem großen Teil der Bevölkerung Erregung hervorgerufen und wohl auch große Mißstimmung in den landwirtschaftlichen Kreisen erzeugt, um so mehr, als ja gerade die landwirtschaftlichen Kreise sehr oft Gelegenheit haben, zu beobachten, mit welcher ungeheurer Sparbarkeit und Zugeknöpftheit sich die Bundesbahnverwaltung den Wünschen, den recht bescheidenen und berechtigten Wünschen gegenüber verhält, welche etwa die Landwirte an die Bundesbahnverwaltung zu stellen haben. Wenn zum Beispiel irgendwo ein jahrelang bestandener Schranken im Zuge der Ersparungsmaßnahmen auf-

gehoben wurde, wenn dadurch verschiedene Betriebserschwernisse der Landwirtschaft hervorgerufen oder Menschenleben und Tiere gefährdet wurden, so haben wir immer bemerken müssen, wie ungemein zugeknöpft sich die Bundesbahnverwaltung gegenüber den berechtigten Wünschen auf Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes verhalten hat und wie oft die Kommissionen, die da stattfanden, mehr gekostet haben als die angestrebte Behebung des Übelfandes. Oder wenn wir wissen, wie lange Landwirte draußen, wenn an den Bahnkörper anstoßende Weidegründe durch die Auflaffung der Zäune für Weidezwecke nahezu unbenutzbar gemacht wurden, mit allen möglichen Versprechungen hingehalten worden sind, die dann obendrein nicht erfüllt wurden, dann mutet es die landwirtschaftliche Bevölkerung sehr sonderbar an, wenn sie hört, daß man für irgendeinen Sportzweck 125.000 S auf einmal hergibt (*Sehr richtig!*), daß man also dort sehr freigebig ist, während man für die berechtigten Wünsche der Wirtschaft, auch wenn sie noch so bescheidenen Summen erfordern würden, die Ohren verstopft.

Diese verschiedenartigen Übelfstände, dann die außerordentlich hohen Bezüge einzelner Funktionäre, die teils verrechnet, teils auch nicht verrechnet wurden, alle diese in die Öffentlichkeit gedruckenen und in der Öffentlichkeit Beunruhigung verursachenden Übelfstände werden wohl dazu geführt haben, daß die Bundesregierung endlich darangegangen ist, das Bundesbahngesetz vom 19. Juli 1923 zu novellieren, um so mehr, als ja aus den von mir früher erwähnten Zeitungsartikeln hervorgeht, daß die von der Verwaltungskommission bestellten Rechnungsprüfer, ja selbst der Oberste Rechnungshof über diese übervermerkten Vorgänge nicht die entsprechenden Klarstellungen sich zu verschaffen vermochten, daß diesen Kontrollorganen vieles verborgen blieb, ja daß sie nicht einmal instande waren, einen genauen Einblick in die tatsächlichen Bezüge des Generaldirektors und eines Direktors zu erhalten, Bezüge, deren Höhe weder durch die Einnahmen der Bundesbahnen noch auch durch die wirtschaftlichen Verhältnisse des österreichischen Staates, der ja schließlich für die Abgänge der Bundesbahnwirtschaft aufzukommen hat, gerechtfertigt erscheint. Diese nach dem Gesetze vom Jahre 1923 geradezu diktatorische Machtfülle des Generaldirektors der Bundesbahnen und die aus deren Ausübung tatsächlich in Erscheinung getretenen früher erwähnten bedauerlichen Übelfstände haben nun die Bundesregierung veranlaßt, die Novellierung des Gesetzes vom Jahre 1923 dem Nationalrate anzupfehlen und die in Beratung stehende Novelle als Entwurf vorzulegen.

Wenn wir nun diese Vorlage mit dem Gesetze vom Jahre 1923 vergleichen, gerät man in Versuchung, wieder einmal, wie so oft in Österreich, zu sagen, daß man bei uns alles das, was man vielleicht einfach machen

könnte, kompliziert gestaltet, auch wenn es in einfacher Ausführung vielleicht zweckmäßiger sein könnte. Das alte, derzeit noch in Geltung stehende Gesetz sieht als Organ für die Leitung und Verwaltung der Bundesbahnen den Vorstand und die Verwaltungskommission vor, die beide reinlich getrennte Wirkungskreise haben, die allerdings durch die schon erwähnten diktatorischen Befugnisse des Generaldirektors sehr stark eingeschränkt waren. Die Novelle sieht statt dieser bisherigen zwei Organe nunmehr drei Organe vor, die Verwaltungskommission, den Vorstand und den Aufsichtsrat. Während also früher nur zwei Organe zur Leitung und Kontrolle berufen waren, sind es jetzt deren drei, und während früher der Wirkungskreis zwischen diesen zwei Organen ziemlich genau abgegrenzt war, ist jetzt zwischen den Vorstand und den Aufsichtsrat, also zwischen das ausübende und vollziehende Organ einerseits und das beaufsichtigende und kontrollierende Organ andererseits, die Verwaltungskommission eingeschoben worden, deren Tätigkeitsbereich vielfach sowohl in den Bereich des Aufsichtsrates als auch in den Tätigkeitsbereich des Vorstandes eingreift, also eine außerordentlich komplizierte Tätigkeit, die auch geeignet ist, das Verantwortungsgefühl der einzelnen zu erschweren und zu beeinträchtigen.

Es wird Sache des Ausschusses sein, bezüglich dieses Zueinandergreifens der Kompetenzen dieser drei Organe eine etwas klarere Fassung herzustellen.

Wenn schon drei Organe bestellt werden mußten, so ist es natürlich Sache des Gesetzes, daß für jedes dieser drei Organe der Wirkungskreis genau abgegrenzt werde. Während das Gesetz vom 19. Juli 1923 dem Generaldirektor eine überaus große Macht einräumt, wird diese durch die gegenständliche Vorlage bedeutend eingeschränkt. Die allzu große Machtfülle hat ja tatsächlich zu Unzufömmlichkeiten geführt, die von der ganzen Öffentlichkeit verurteilt wurden. Die Novelle schränkt nun die Befugnisse des Generaldirektors in der Hinsicht ein, daß ihm der Vorsitz im Vorstand entzogen und die Möglichkeit erschwert wird, mit dem Kollegium der Fachmänner dringliche Angelegenheiten der Betriebsführung zu beraten und die notwendigen Verfügungen zu treffen. Das kann mitunter der Betriebsführung der Bundesbahnen zum Nachteil gereichen, und es ist wiederum Sache des Ausschusses, da herauszufinden, ob das Für oder das Wider dieser Machtbeschränkung größer sei, und die richtige Mitte zu finden. Bei der ebenfalls vorgesehenen Einschränkung der Befugnisse der anderen leitenden Organe und der Übertragung der dem Generaldirektor und den Direktoren entzogenen Agenden an die Verwaltungskommission ist es möglich, daß infolge dieser Verschiebung der Kompetenzen dringliche Angelegenheiten nicht rechtzeitig erledigt und dringliche Verfügungen verspätet erlassen werden. Auch die Verantwortung ist eine geteilte, was wiederum dazu beitragen kann,

das Verantwortungsgefühl allseits zu schwächen und die notwendigen Entscheidungen zu verzögern.

Wenn nun durch die Novelle die Befugnisse des Generaldirektors und der Direktoren beschnitten und zum Teil der Verwaltungskommission, beziehungsweise dem Präsidenten zugewiesen werden, so wird andererseits diese Machterweiterung des Präsidenten und seines Stellvertreters wieder dadurch wettgemacht, daß die Bundesregierung das Recht erhält, den Präsidenten und seinen Stellvertreter jederzeit aus dem Amte abzuberufen. Es tritt also bei der Gesetzwerdung dieser Novelle eine Machtverschiebung zuungunsten des Generaldirektors an den Präsidenten und seinen Stellvertreter und wieder zuungunsten des Präsidenten und seines Stellvertreters zugunsten der Bundesregierung ein.

Wir nähern uns also wieder dem Zustand, daß aus dem kommerziellen Unternehmen ein staatliches wird, und ich bin als Nichteisenbahner nicht in der Lage, zu beurteilen, ob dies ein Vorzug dieser Novelle oder ob es als ihr Nachteil zu werten ist.

Wir als Laien erscheint aber vom wirtschaftlichen Standpunkt aus besonders eine Bestimmung dieser Novelle bedenklich. Im zweiten Absätze des Punktes 1 des Artikels I heißt es (*liest*):

„Im Absatz 2 ist statt der Worte „österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt“ zu setzen „Schiffahrt“ und diesem Absatz anzufügen: Mit Genehmigung der Bundesregierung kann sie darüber hinaus ihre Tätigkeit unter Einhaltung der dafür bestehenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen auf den Betrieb weiterer dem Verkehr dienender Unternehmungen und Einrichtungen oder auf die Beteiligung an solchen Unternehmungen und Einrichtungen, wie Kraftfahrt-, Schiffahrt- und Luftfahrtunternehmungen, Reise- und Fremdenverkehrseinrichtungen u. dgl., ausdehnen.“

Wir verkennen keineswegs die Notwendigkeit, die Rentabilität des riesigen Wirtschaftskörpers der Österreichischen Bundesbahnen zu sichern, und das Streben der Bundesbahnverwaltung, den jetzigen Betriebszweigen der Bundesbahnen andere anzugliedern, um die Rentabilität zu verbessern und zu sichern, ist ja begreiflich. Von unserem Standpunkt aus müssen wir es aber beurteilen, wenn durch eine solche Anfügung es möglich gemacht wird, daß die Verwaltung der Bundesbahnen Betriebe einrichtet oder übernimmt, die heute privatwirtschaftlich sicher besser geleitet und besser geführt werden, als wenn sie von einem so großen Körper, wie den Bundesbahnen, der doch mehr oder weniger immer etwas bürokratisch geleitet wird, der Privatwirtschaft entzogen werden. Das hieße mit anderen Worten, daß durch ein Unternehmen, für dessen Abgänge der Bundesstaat Österreich aufzukommen hat, den privatwirtschaftlichen Unternehmungen Konkurrenz geleistet wird. Dazu sind denn doch die Gelder der Steuerträger nicht da, um solche Experimente auf Kosten des Staates und auf

Kosten des privaten Steuerträgers und der privaten Wirtschaft auszuführen. (*So ist es!*)

Wenn daher der Landbund auch prinzipiell für die in Beratung stehende Vorlage eintritt, so behält sich unsere Partei trotzdem vor, im Ausschuß zu den einzelnen Bestimmungen der Vorlage kritisch Stellung zu nehmen und allenfalls Änderungsanträge zu stellen. Vor allem aber erwarten wir von der Bundesregierung, daß sie dafür Sorge trägt, daß die Bezüge des Generaldirektors, der leitenden Direktoren und Beamten sowie die Kostenersätze und Vergütungen für die anderen Mitglieder der drei nach diesem Gesetze zu bestellenden Organe in einer Höhe bemessen werden, welche der Leistungsfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen und den wirtschaftlichen Verhältnissen des österreichischen Bundesstaates angemessen ist. (*Sehr richtig!*) Die Öffentlichkeit würde es nicht verstehen, wenn auch nach dieser Novelle wieder jene Freigebigkeit möglich wäre, wie sie nach dem Gesetz vom 19. Juli 1923 möglich war, und besonders würde es die Öffentlichkeit nicht verstehen, wenn solche Bezüge auch in einer Art und Weise bemessen werden könnten, daß sie sich vollständig der Kontrolle, sogar jener des Obersten Rechnungshofes, zu entziehen vermögen. (*So ist es!*)

Wir begrüßen die Bestimmungen des § 10 der Novelle, welche die Haftung der Vorstandsmitglieder gegenüber der Unternehmung gesetzlich festlegen. Wenn man Organen so große Machtbefugnisse einräumt, wenn man ihnen einen so außerordentlich großen Wirkungskreis und eine so große Machtvollkommenheit gewährt, ist es nur selbstverständlich, daß man ihnen durch die Festsetzung der Haftungspflicht auch eine strenge Verantwortlichkeit auferlegt und es ermöglicht, sie bei Verfehlungen zur Schadloshaltung heranzuziehen.

Besonders erfreut sind wir aber — und sicherlich nicht nur wir, sondern die ganze Öffentlichkeit — über den neuen § 16, welcher den Bundesbahnen die Verpflichtung auferlegt, ihren Bedarf an Fahrbetriebsmitteln, Bau- und Betriebsstoffen sowie Einrichtungs- und Ausstattungsgegenständen im Inlande zu decken. Das ist eine Bestimmung, die nicht nur Industrie, Handel und Gewerbe Österreichs freudigst begrüßen wird, sondern auch unsere Land- und Forstwirtschaft. Denn wenn wir erfahren haben, daß zum Beispiel Tausende von Puffern für neue Waggons aus dem Auslande bezogen wurden, so ist das natürlich aufreizend für Industrie, Handel und Gewerbe in Österreich. Noch aufreizender aber ist es für unsere Land- und Forstwirtschaft, daß wir erfahren mußten, daß Hunderttausende von Eisenbahnschwellen aus dem Auslande bezogen wurden, obwohl unsere Forstwirte im Hochgebirge, also vielfach unsere Kleinbauern, kaum in der Lage sind, ihre Lärchenschwellen überhaupt noch anzubringen, und somit ein wichtiger Zweig unserer Forstwirtschaft durch ein solches Vorgehen der Bundesbahnverwaltung schwer geschädigt wurde. (*Zustimmung.*)

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß die Betriebsführung der Bundesbahnen durch die vorliegende Novelle so beeinflusst wird, daß sie den Bedürfnissen der österreichischen Wirtschaft und besonders der österreichischen Landwirtschaft in verständnisvoller Weise Rechnung trägt. Wir hoffen, daß die Bundesbahnen organisch in die österreichische Wirtschaft eingebaut werden und sich ihre kaufmännische Führung nicht auf Kosten der gesamten Volkswirtschaft oder einzelner Zweige derselben auswirkt. Wir hoffen auch, daß diese Novelle die von dieser Stelle aus geäußerten Befürchtungen gegenstandslos machen wird und daß die vom Staate auf sie gesetzten Erwartungen erfüllt werden und somit ein verheißungsvoller Anfang zur Gesundung eines wichtigen Zweiges unserer Wirtschaft durch die Gesetzgebung dieser Novelle herbeigeführt wird. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Erstl: Hohes Haus! Um die Mängel und Fehler des am 17. Juli 1923 geschaffenen Bundesbahngesetzes abzustellen, hat sich die Bundesregierung entschlossen, eine Novellierung dieses Gesetzes zu beantragen. Um aufrichtig zu sein, konstatiere ich, daß viele Wirtschaftskreise und nicht zuletzt viele aus den Kreisen der Bundesbahnangestellten lieber die Beseitigung des Bundesbahngesetzes überhaupt und die gänzliche Unterstellung der Bundesbahnen unter die Oberhoheit des Bundes gesehen hätten. Da dies aber nicht möglich war und die Novellierung beantragt ist, müssen wir zu diesem Gesetz Stellung nehmen. Ich erkläre gleich von vornherein, daß auch wir zu einzelnen Punkten dieser Novelle Abänderungsanträge zu stellen beabsichtigen.

Wenn man die Novelle betrachtet, so verfolgt sie drei Ziele: die Neuorganisierung des Wirtschaftskörpers, die wirksamere Wahrung der öffentlichen Interessen und die Verstärkung des Einflusses des Bundes auf die Personalwirtschaft der Bundesbahnen.

Was die Änderung im inneren Aufbau des Wirtschaftskörpers betrifft, so soll die eigentliche Leitung der Bundesbahnen nach wie vor dem Vorstande verbleiben, es soll jedoch auch die Verwaltungskommission, welche ihren Namen bis jetzt zu Unrecht trug, da sie nur eine begutachtende Stellung einnahm, künftighin zu einer unmittelbaren Mitarbeit in der Verwaltung, allerdings eingeschränkt auf die Befassung mit den allerwichtigsten Verwaltungsarbeiten, herangezogen werden.

Zur Vereinheitlichung der Verwaltungsgrundsätze in beiden Verwaltungskörpern und zur möglichsten Vermeidung von Reibungen und Kompetenzstreitigkeiten zwischen Vorstand und Verwaltungskommissionen sollen der Präsident und der Vizepräsident gleichzeitig leitende Mitglieder dieser Kommission sein, die nur aus 15 Personen bestehen soll. Der im Gesetze vorgesehene neu zu schaffende Aufsichtsrat ist nach unserer Auffassung nicht notwendig. Ein Zubiel an Verwaltungsbureaufkratie schadet der Sache mehr, als es nützt.

Zur Stärkung des staatlichen Einflusses auf die Unternehmung und der wirksameren Wahrung der öffentlichen Interessen sollen in der Hauptsache folgende Änderungen der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen dienen: Nicht nur der Präsident, sondern auch der Vizepräsident, der bisher aus der Mitte der Verwaltungskommission gewählt wurde, sollen künftighin von der Bundesregierung bestellt werden. Diese beiden Funktionäre sind in größerem Maße als bisher von der Regierung abhängig. Die Bundesregierung soll auch künftighin ein ziemlich weitgehendes Mitbestimmungsrecht bekommen, was man im Interesse des Bundes, der schließlich und endlich der Geldgeber und Hausherr der Bundesbahnen ist, nur begrüßen kann. Begrüßenswert ist auch die Bestimmung im Gesetze, daß die Bundesbahnen im Interesse der einheimischen Produktion die inländischen Industrien und Produzenten bei dem großen Bedarfe der Bundesbahnen zu berücksichtigen haben. Einen größeren Einfluß soll der Bund auch durch eine erweiterte Kontrolle beim Tarif- und Transportwesen bekommen. Ich möchte dazu die Feststellung machen, daß sich manche Kreise von der neuen Reform bei den Bundesbahnen betriebswirtschaftliche Wunder erhoffen. Ich glaube nicht daran, weil die Bundesbahnen nicht nur im eigenen Interesse, sondern auch dem Interesse der gesamten Volkswirtschaft zu dienen haben. Wir wissen ja, daß die einzelnen Wirtschaftskreise, daß die Gemeinden und Länder nicht nur heute, sondern auch in der Vergangenheit weitgehende Ansprüche in bezug auf Tarif- und Fahrplanpolitik gestellt haben und die Bundesbahnen im Interesse der öffentlichen Meinung und auch im Interesse des Bedarfes vielfach gezwungen waren, im Tarifwesen und in der Fahrplanpolitik Dinge zu machen, die an und für sich für sie nicht erträgnisreich waren.

Was wir von dem neuen Kurs und der neuen Verwaltung erhoffen, das ist, daß die vor zwei Jahren steckengebliebene Elektrifizierung der Bundesbahnen endlich wieder in Angriff genommen wird, weil die Verhältnisse gezeigt haben, daß die Elektrifizierung der Bundesbahnen einen großen Fortschritt bedeutet, und weil insbesondere die von der Leitung der Bundesbahnen als Ersatz für die Elektrifizierung angeschafften neuen großen Lokomotiven den Ansprüchen und Erwartungen, die die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen an sie gestellt hat, nicht entsprochen haben, ja sie geradezu die Unglücksfinder der Österreichischen Bundesbahnen geworden sind. Wer Gelegenheit hat, diese Lokomotiven auf der Strecke Wien—Passau genauer kennenzulernen, weiß, daß sie nicht entsprechen, daß zum Beispiel gestern der D-Zug wieder mitten auf der Strecke Heiding—Wels stehen geblieben ist, daß also diese großen Lokomotiven die Erwartungen nicht erfüllen.

Wir wünschen auch eine vollständige Umstellung der Personalpolitik bei den Bundesbahnen und eine

Änderung der Besoldungsordnung, die im Jahre 1920 und fortgesetzt im Jahre 1925, insbesondere von den Vertretern der freien Gewerkschaften, geschaffen wurde. Diese Besoldungsordnung bevorzugt das sogenannte Verwendungssystem und den Stellenplan und hat dazu geführt, daß das Schlagwort, das nach dem Umsturze ausgegeben wurde: „Freie Bahn den Tüchtigen“, nicht eingehalten wurde, sondern der Protektion bei den Bundesbahnen bei der Besetzung von Dienststellen und Posten Tür und Tor geöffnet wird. Es ist daher eine gerechte Forderung, daß in diesem Belange dem allgemeinen Wunsche des Personals, ja selbst des Großteiles des sozialdemokratischen, entsprochen wird, daß also statt des Verwendungssystems wieder die Automatik zur Geltung kommt.

Weiters ist bei den Bundesbahnen noch die große Frage zu lösen, die das System der sogenannten Verstärkungsarbeiter betrifft, das seinerzeit in der alten Monarchie dank der Tätigkeit der christlichen Gewerkschaft abgeschafft wurde, diese Tätigkeit der christlichen Gewerkschaft, die der Herr Abg. Weiser in minderem Lichte dargestellt hat, weil er meinte, daß ihre Gründung nur ausgesprochenen Unternehmerinteressen entspreche. Wenn er bei der Verhandlung des Antiterrorgesetzes anwesend gewesen wäre oder ist, so hätte er aus dem Munde des Kollegen Spalowsky selbst erfahren, warum die christlichen Gewerkschaften überhaupt gegründet wurden. Es erübrigt sich für mich, heute darauf näher einzugehen, aber sicher ist, daß gerade auch in der Frage der Verstärkungsarbeiter, die die Schmerzenskinder der Österreichischen Bundesbahnen sind, die sich so allmächtig dünkende Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen oder die freie Gewerkschaft, der Rechtschutz- und Unterstützungsverein der österreichischen Eisenbahner bis jetzt nicht in die Lage gekommen ist, hier endlich einmal Remedur zu schaffen, obwohl die Frage so oft von den anderen Gewerkschaften aufgerollt worden ist. Ich bedaure das außerordentlich, weil gerade bei der XXIV. Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz die Redner der Opposition ebenso wie die Redner der Mehrheitsparteien immer die große Zahl der Arbeitslosen in Österreich hervorgehoben haben. Wenn nun der größte Arbeitgeber Österreichs, die Österreichischen Bundesbahnen, so rücksichtslos sind, immer gerade im April erst die Leute aufzunehmen — heuer hat es bis Anfang Mai gedauert, bevor die Verstärkungsarbeiter aufgenommen worden sind — und sie dann pünktlich am 31. Oktober wieder auf den Friedhof der Arbeitslosigkeit hinauszurufen, ist es klar, daß diese 6000 bis 7000 Verstärkungsarbeiter die Zahl der österreichischen Arbeitslosen beträchtlich vermehren müssen. Dabei wäre aber die Möglichkeit vorhanden, die Verstärkungsarbeiter auch späterhin zu beschäftigen, und ich muß in diesem Belange die Forderung erheben, daß dies auch in Zukunft geschieht. Wenn jetzt während des Hochbetriebes der Reisesaison die Züge bei jedem

zehnten und zwanzigsten Kilometer langsam fahren müssen, weil gerade Konstruktionsarbeiten vorgenommen werden müssen, so ist nicht einzusehen, warum man diese Konstruktionsarbeiten, die Auswechslung der Schienen, die Verstärkung des Oberbaues nicht auch in den verkehrsschwächsten Monaten Februar, März und April sowie auch im Oktober und November vornimmt. Dadurch wäre Gelegenheit gegeben, die Verstärkungsarbeiter der Bundesbahnen durch längere Zeit zu beschäftigen, und sicherlich wäre damit auch dem Staate Österreich viel erspart.

Es ist auch zu begrüßen, daß in diesem Gesetze die Frage bezüglich der Neupensionisten der Bundesbahnen geregelt werden. Damit wird eine Forderung der Gewerkschaft der christlich-deutschen Verkehrsbediensteten sowie der übrigen nichtsozialdemokratischen Bediensteten der Bundesbahnen erfüllt und damit endlich eine Frage gelöst, die seit 1923 eine Sorge für alle diejenigen war, die schon in Pension gegangen sind oder in Zukunft gehen werden.

Eine weitere Forderung der nichtsozialdemokratischen Gewerkschaften und sicherlich auch der sozialdemokratischen freien Gewerkschaft geht dahin, daß das neue Dienstrecht, das jetzt schon seit sieben Jahren fällig ist, ohne daß es bisher zu einem Einvernehmen zwischen Personalvertretung und Verwaltung gekommen wäre, nunmehr, falls bis zum 31. Dezember nicht eine solche Vereinbarung zustande kommt, im Gesetzeswege durch das Parlament geregelt werden soll. Das ist ein großer Fortschritt, den wir ebenfalls dem tatkräftigen Eingreifen der nichtsozialdemokratischen, insbesondere christlich-deutschen Verkehrsgewerkschaften zu verdanken haben.

Eine derjenigen Fragen, die sicherlich auch im Verkehrsausschuß einer ausführlichen Erörterung unterzogen werden muß und manchen Kampf hervorrufen dürfte, ist auch die Frage der Personalvertretungsvorschriften. Es ist im Gesetze vorgesehen, daß die Personalvertretungsvorschriften, wenn bis zum 1. September keine Vereinbarung darüber erfolgt, durch Verordnung der Bundesregierung erlassen werden sollen. Über diese Frage wird sich ja reden lassen. Sicherlich ist die Richtung, die ich vertrete, gegen eine Sektionierung der Personalvertretung.

Es ist gestern auch von Herrn Dr. Ellenbogen über die Leistungen des österreichischen Lokomotivpersonals gesprochen worden, daß dieses Personal 746.409 Überstunden geleistet hat, daß das eine hervorragende Leistung ist. Sicherlich, das Lokomotivpersonal hat so wie das gesamte Personal jederzeit früher, vor dem Kriege, während des Krieges und nach dem Kriege, seine Pflicht erfüllt. Aber eines hat der Herr Abg. Dr. Ellenbogen vergessen. Er hat nicht darauf hingewiesen, daß diese 746.409 Überstunden nicht bezahlt wurden, sondern daß die sozialdemokratische freie Gewerkschaft dafür die stattliche Summe von 570.000 S erhalten hat (*Hört! Hört!*), nachdem die Mehrheit

des Personalausschusses und die Vertrauensmänner erklärt haben, daß das Lokomotivpersonal damit einverstanden sei, wenn dieses Geld irgendeinem Zweck, für ein Erholungsheim der freien Gewerkschaften, überwiesen wird. Dem ist nicht so. Es sind Hunderte von Lokomotivführern und Lokomotivheizern, denen ihr sauer verdientes Geld für geleistete Überstunden nicht ausbezahlt worden ist. Es wird in der Geschichte der Unternehmer eine sehr merkwürdige Tatsache sein, daß gerade ausgerechnet bei den Bundesbahnen für etwas, was man an Leistungen vollbracht hat und auch wo die Leute auch kraft gesetzlicher Bestimmungen darauf Anspruch haben, daß diese Leistungen vergütet werden, nichts bezahlt wurde, daß eo ipso von vornherein dieser Betrag irgendeiner Organisation überwiesen wurde, wo doch die Leute und auch viele von den freien Gewerkschaften mit diesem Vorgang nicht einverstanden waren.

Weiters möchte ich aufmerksam machen, daß in dem dritten Punkt dieser Novelle ausgesprochen wird, daß ein größerer Einfluß des Bundes auf die Personalwirtschaft bei den Bundesbahnen Platz greifen soll. Das ist die große strittige Frage, die auch Dr. Ellenbogen und der Herr Kollege Weiser von Vinz schon besprochen haben. Sie haben hier leidenschaftlich vorgebracht, daß diese Novelle ein Schandgesetz sei, daß damit die Rechte des Personals verkürzt würden, daß damit etwas geschaffen werden soll, was das Personal bei den Bundesbahnen irgendwie schädigen würde. Dem ist nicht so. Niemand in diesem Hause und bei den Mehrheitsparteien denkt daran, daß die Rechte des Personals bei den Bundesbahnen gekürzt werden. Gegen was wir pflichtgemäß auftreten und was wir erreichen wollen, ist, daß die Gewalt-herrschaft der freien Gewerkschaft bei den Bundesbahnen endlich ein Ende nimmt. Das ist der Grund. Deshalb die Beschlüsse unserer Gewerkschaft in Salzburg, deshalb sind auch die christlichsoziale Partei und alle Mehrheitsparteien überhaupt zu der Überzeugung gekommen, daß es notwendig ist, diesen Übergriff endlich zu bannen und diesen Terror, der dort geherrscht hat, zu beseitigen. Ich habe mich bei der Beratung des Antiterrorgesetzes baß gewundert, daß von den Rednern der sozialdemokratischen Gewerkschaften immer abgeleugnet und bestritten wurde, daß es einen Terror überhaupt gebe. Wir könnten Ihnen ganze Bücher ausfüllen und nachweisen, was an Terror ausgeübt wurde. Dieser Terror datiert von weit her, er wurde seit den letzten zehn Jahren ausgeübt und hat sich während der Kommerzialisierung der Bundesbahnen noch mehr verstärkt. Nur einige Beispiele. Am 25. April 1921 wurde der christlich organisierte Elektropartieführer Zimmann samt sieben Leuten der Werkstätte St. Pölten durch einen Beschluß der sozialdemokratischen Vertrauensmänner einfach ausgesperrt mit der Weisung: Entweder tretet ihr zur freien Gewerkschaft über, oder aber ihr müßt

den Dienst verlassen. Tatsächlich wurden diese Leute von ihrem Posten degradiert, und es war erst nach Monaten wieder möglich, diese Leute in die gleiche Arbeits- und Dienstleistung zurückzuführen. Da ist es doch klar, daß solche Vorkommnisse alle jene, die nicht sozialdemokratisch sind und nicht sozialdemokratisch sein wollen, empören. Erlauben Sie noch einen zweiten Fall: Im September 1928 wurden bei der Bundesbahndirektion Wien-Südwest einige Bureauräume aufgelassen, was einen Abbau von Reinigungsfrauen zur Folge hatte. Die Auswahl der zu kündigenden Reinigungsfrauen wurde der Streckenleitung Wien-Süd überlassen, die den Abbau nach dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Stärke vornehmen sollte. Als die Liste der Abzubauenden fertig gestellt war, erhoben die sozialdemokratischen Vertrauensmänner Einspruch und setzten auch durch, daß die christlich organisierten Witwen Swaton und Hirnschall, die sonst kein Einkommen hatten, gekündigt wurden, während die sozialdemokratischen Frauen Birtnier, deren Mann Lokomotivführer ist, und Plank, deren Mann aktiver Kangleibeamter ist, im Dienst verbleiben durften. (*Hört!-Hört!-Rufe.*) Nehmen Sie einen weiteren Fall, der sich im Jahre 1929 abgespielt hat. Der Sohn des Eisenbahnruheständlers Alois Wellschmied in Bernhardtstal wurde über sein Ersuchen von seiten des Heizhauses Strahhof im Jahre 1929 als Hilfsarbeiter aufgenommen und von seiner Aufnahme schriftlich verständigt. Über Einschreiten der sozialdemokratischen Vertrauensmänner wurde die Aufnahme rückgängig gemacht und Wellschmied aufgefordert, zuerst der freien Gewerkschaft beizutreten, was dieser abgelehnt hat. Der junge Wellschmied ist heute noch arbeitslos. (*Zwischenrufe.*) Sie sehen daraus, daß in diesem Belange der Terror wirklich stattgefunden und sich gerade gegen die antimarxistischen Bediensteten in der schärfsten Weise ausgewirkt hat.

Wenn der Herr Abg. Dr. Ellenbogen gestern auch davon gesprochen hat, daß die übergroße Mehrzahl des Personals hinter der sozialdemokratischen Fahne steht, so finde ich das leicht begreiflich. Denn wenn man den brutalen Druck und den Terror kennt, der ausgeübt wird, um die Leute in die freien Gewerkschaften hineinzuziehen, so ist es kein Wunder, wenn Leute, die das Brot notwendig brauchen, zu den sozialdemokratischen, zu den freien Gewerkschaften übertreten. Wir sind daher, wenn wir für dieses Gesetz eintreten, verpflichtet, zu verlangen, daß solche Dinge in Zukunft nicht mehr möglich sind.

Wenn ich hier vom Terror spreche, so muß ich auch von der Aufnahme der Verstärkungsarbeiter reden. Jedes Jahr war es so, wenigstens bei den meisten Dienststellen, daß nicht der Vorstand, sondern die Vertrauensmänner der sozialdemokratischen Gewerkschaften entschieden haben, ob ein Mann aufgenommen wird oder nicht. Und weil die Bundesbahn der größte

Arbeitgeber von Österreich ist und jedes Jahr 6000 bis 7000 Menschen aufnimmt, so kann man sich vorstellen, was für einen Eindruck das auf die jungen Arbeitslosen macht, und es ist klar, daß sie sich dann widerstandslos sozialdemokratisch organisieren lassen. Ich rechne auch den Abbau dazu, der ebenfalls sehr stark nach parteipolitischen Rücksichten ausgeübt wurde. Dazu gehört auch die ominöse Bestimmung von den 29 Jahren, 6 Monaten und 1 Tag. Diese Dinge wirken sehr verbitternd auf die große Masse. Zu dem brutalen Terror — ich bitte schön, ich habe immer eine gewisse Achtung vor dem brutalen Terror, weil ich mich gegen ihn zur Wehr setzen kann —, zu diesem brutalen Terror kommt noch bei den Bundesbahnen als entscheidend der sogenannte schleichende Terror, der sich immer bei den Postenbesetzungen und bei der Vergebung der Dienstwohnungen ausgewirkt hat. Man mag über die Zahlen, die der Herr Abg. Doktor Graier hier angeführt hat, verschiedener Meinung sein, aber daß die Vertretungskosten bei den Bundesbahnen eine ungeheure Summe erreicht haben, ist Tatsache. Bei Vergebung von Dienstposten, Wohnungen usw. wurden die Mitglieder der antimarxistischen Organisationen zurückgesetzt, lieber wurde die Verleihung und Vergebung monatelang hinausgezogen, als daß man hier im Sinne der Gerechtigkeit vorgegangen wäre. Das waren vielfach Übergriffe der zu 80 Prozent sozialdemokratischen Personalvertretung. So kam es, da die Personalvertretung immer das entscheidende Wort zu sprechen hatte, daß Leute, sogar auch höhere Beamte zur freien Gewerkschaft übergegangen sind, weil man sich gesagt hat, daß man anders einen besseren Dienstposten sonst überhaupt nicht mehr erreichen kann. Infolgedessen haben Sie Leute in der Organisation, die mit Herz und Hand gar nicht bei Ihnen sind, sondern im Gegenteil eine Bürde für Sie. Es ist also Pflicht, daß man nicht nur den offenen Terror, der durch das Antiterrorgesetz endgültig beseitigt ist, sondern auch den sogenannten schleichenden Terror von der Bildfläche der Bundesbahnen verschwinden läßt. *(Zustimmung und Zwischenrufe.)* Die Bundesbahnen dürfen in der Zukunft keine Domäne der sozialdemokratischen Partei und Gewerkschaft sein. *(Zwischenrufe.)* Das ist eine Forderung jedes vernünftigen Menschen, weil es eine Parteiherrschaft in einem solchen Betriebe nicht geben kann.

Noch ein Wort zum politischen Terror: Was bei den Bundesbahnen, bei den freien Gewerkschaften, beim Rechtsschutz- und Unterstützungsverein des österreichischen Eisenbahnpersonals usw. noch hervorgehoben werden muß, ist, daß die Betriebsstätten und die Mauern der Bahnhöfe und Werkstätten als sozialistische Plakatstellen gegolten haben und daß der Reisende, wenn er durch Österreich gefahren ist, zu Wahlzeiten an allen Bahnhöfen diese berühmten Wahlplakate der sozialdemokratischen Partei gesehen hat. Ich bin nicht so engherzig, vielleicht zu sagen, Gewer-

schaftsankündigungen sollen nicht sein, im Gegenteil, ich bin dafür, daß jeder Organisation ihre Anschlagtafel im Betriebe gegeben wird. Aber politische Agitation mit Plakaten, Plakatstellen auf Gebäuden, die dem Bunde gehören, da bin ich dagegen und mit mir die weitaus größte Mehrzahl des österreichischen Volkes. *(Zustimmung und Zwischenrufe.)*

Und es sind nicht nur die Plakatierungen, die zu beanstanden sind. Ich rede nicht von den Gewerkschaftsbeiträgen, aber die Bundesbahnen haben sich auch noch als Zahlkassier für die sozialdemokratische Partei und für die sozialdemokratischen kulturellen Vereine hergegeben, und auf der anderen Seite wurde dann mit dem Gelde, das durch den gewaltsamen Abzug für die Gewerkschaft und politischen Beiträge gesammelt war, politische Propaganda gemacht. Durch das Antiterrorgesetz sollen auch diese Verhältnisse, die es mit Ausnahme von Rußland in keinem anderen Staate Europas gab, beseitigt werden, diese Art Hereinbringung der Gewerkschafts- und Parteibeiträge, die Plakatierungen, die Wahlagitiation war ungebührlich. Zur Zeit der Wahlen waren ja die Betriebsstätten der Bundesbahnen der reinste Taubenschlag, es war geradezu fürchterlich, wie es da zugegangen ist. Sie sehen, daß wir auch in diesem Belange das Recht und die Pflicht haben, eine Abänderung zu fordern, ist klar.

Noch eines: die Schmückung der Lokomotiven. Ich war selbst als Lokomotivführer immer dafür, daß am 1. Mai die Lokomotiven geschmückt werden, und ich bin natürlich auch selbst mit derartigen Lokomotiven gefahren, wenn ich am 1. Mai Dienst hatte. Aber die Lokomotiven parteipolitisch zu dekorieren, das halte ich für überflüssig; zu dokumentieren, daß es sozialdemokratische Eisenbahner gibt — das weiß die Bevölkerung ohnedies. Eine derartige Dekorierung ist überflüssig und für die übrige Bevölkerung aufreizend. *(So ist es!)* Daß das nicht gestattet werden kann, ist klar, weil die Betriebsmittel und der Wagen- und der Lokomotivpark und die Bahnhöfe und die Schienen und das Geleise und alles, was bei den Bundesbahnen drum und dran hängt, Bundesmittel sind, Eigentum des Bundes ist *(lebhafter Beifall und Händeklatschen)* und nicht das Eigentum einer einzigen politischen Partei. Wenn es einmal so weit kommen würde, dann würde ich es sehr bedauern. *(Lebhaftes Zwischenrufen Forstner.)* Im übrigen, was würden Sie, Herr Kollege Forstner, für Gezeiter anfangen, wenn die Heimwehr einmal am 1. Mai weiß-grün dekorieren würde? Da würden Sie am meisten entsetzt sein und würden im Parlament eine öffentliche Anfrage halten, was das für eine Schweinerei ist, daß die Heimwehr ausgerechnet am 1. Mai mit weiß-grünen Dekorationen schmückt und beslaggt.

Wie weit der politische Terror gegangen ist, hat der 15. Juli und der Verkehrsstreik gezeigt, jener Verkehrsstreik, der Ihnen mehr geschadet hat als der abgebrannte

Zustizpalast (*zahlreiche Zwischenrufe*) und der auch der Bevölkerung ungeheuren Schaden gebracht hat. (*Fortdauernde Zwischenrufe.*) Dieser politische Verkehrstreik hat noch etwas anderes offen gezeigt (*andauernde, lebhaftes Zwischenrufe*), nämlich daß bei den Sozialdemokraten Gewerkschaft und Partei eines ist. Es hat sich das, was Sie bei der Schaffung des Antiterrorgesetzes bestritten haben, abermals dokumentiert. Partei und Gewerkschaft sind eins. Es ist unrichtig, was Abg. Weiser gesagt hat, daß der Verkehrstreik durch die Gewerkschaft befohlen worden sei. Der Verkehrstreik wurde von der politischen Partei, der österreichischen Sozialdemokratie, beschlossen. In der großen Vertrauensmännerversammlung der gesamten Vertrauensmänner von Wien hat Dr. Otto Bauer, der Führer der sozialdemokratischen Partei, folgendes gesagt (*liest*):

„Das zweite, das ernstere, wichtigere Mittel war der Verkehrstreik. Wir haben unsere Genossen bei der Eisenbahn, bei der Post, beim Telegraph und Telefon aufgefordert, den Verkehr stillzulegen. Auch die Binnenschifffahrt ist dabei. Dieser Streik ist restlos durchgeführt worden, und wir werden ihn so lange weiterführen, als er notwendig und unvermeidlich ist.“

Und der Herr Zentralobmann der sozialdemokratischen Eisenbahnergewerkschaft und zugleich damaliger Vizepräsident der Österreichischen Bundesbahnen Herr Smeykal sprach folgendes (*liest*):

„Die Eisenbahner, Post- und Telegraphenangestellten haben die Weisung des Parteivorstandes befolgt (*Hört!*), ohne an ihr zu drehen und zu deuteln. Sie wissen, daß man im entscheidenden Augenblick nicht Zehntausende fragen kann, sondern daß der Parteivorstand rasche Beschlüsse fassen muß. Wir sind in den Streik getreten, wir werden die Arbeit wieder aufnehmen, wenn die Weisung kommt. So haben wir Eisenbahner es immer gehalten.“ (*Andauernde, lebhaftes Zwischenrufe.*)

Präsident Dr. **Waber** (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte die Herren, ihre Unterhaltungen einzustellen! Das Wort hat der Herr Kollege Ertl!

Ertl (*fortfahrend — liest*): „... So diszipliniert sind die Verkehrsbediensteten. Aber die Regierung möge sich keinen Illusionen hingeben. Niemand vermag die Eisenbahnen wieder in Gang zu bringen, wenn wir es selbst nicht wollen.“ (*Zwischenrufe.*)

Nun und der Dank, den die sozialdemokratische Gewerkschaft an die ganzen Verkehrsbediensteten, die damals gestreikt haben, hinausgegeben hat, ist ebenfalls vom Parteivorstand unterzeichnet. Nun ist es aber klar, daß weder die Bundesbahnen noch die Post, die Telegraphen- und die Telefonanstalt, daß überhaupt kein Verkehrsinstitut zu einem politischen Streik benutzt werden darf. (*Lebhaftes Zustimmung.*)

Es ist ein Verbrechen an unserem Volke, wenn man nur deshalb, um eine politische Sache durchzusetzen, einen Streik von so großen und wichtigen Instituten,

wie es die Bundesbahnen, Post und Schifffahrt sind, anordnet. Es ist notwendig, dieses nochmals offen und dokumentarisch vorzuführen, so unangenehm es für Sie ist.

Da ich nun schon bei diesem Thema bin, möchte ich bei dieser Gelegenheit das hohe Haus noch darauf aufmerksam machen, daß anlässlich dieses Streiks so ziemlich in allen Bahnhöfen — in Tirol mag es vielleicht besser gewesen sein — die christlichen und nationalen Eisenbahner einfach aus dem Bahnhof hinausgeworfen wurden. Sie durften nicht einmal hinein — das war ein Sonderrecht der sozialdemokratischen Gewerkschaften. Und was sich die Eisenbahnerordner und der Republikanische Schutzbund in diesen Tagen geleistet haben, was für Auskünfte den Leuten gegeben wurden, die da gekommen sind, um zu fragen, wann denn der Streik wieder zu Ende ist — sie alle kamen vor verschlossene Türen —, das hat sich in der Öffentlichkeit unangenehm genug bemerkbar gemacht, und deswegen glauben wir, daß das neue Bundesbahngesetz und der neue Kurs bei den Bundesbahnen dahin führen werden, daß solche Vorkommnisse in Zukunft im Interesse unseres Staates, im Interesse unserer Heimat, im Interesse unseres Vaterlandes, das wir doch alle lieben, nicht mehr möglich sein werden. (*Zwischenrufe.*)

Ich gebe offen zu, daß sich bei all diesen Dingen, den Plakaten usw. eine offenkundige Schwäche der Verwaltung der Bundesbahnen gezeigt hat. Wenn die Verwaltung etwas schneidiger gewesen wäre, wäre dieser Zustand nicht möglich gewesen. Daß sie auch heute noch nicht viel schneidiger geworden ist, beweist ein kleines Dokument, welches ich hier habe und in dem es heißt (*liest*): „Im Sinne der Bestimmungen des Punktes 13 der Bedingungen für die Verpachtung von Bahngrundflächen kündigen wir hiemit die von der Bahn gepachtete Bahngrundfläche, da die Verpachtung nicht im Einverständnisse mit dem Vertrauensmännerauschuß erfolgt ist.“ (*Zwischenrufe.*) Nicht einmal eine Verpachtung eines kleinen Grundstückes kann heute die Verwaltung der Bundesbahnen allein durchführen! Ich setze die Tätigkeit des Vertrauensmännerauschusses nicht herunter, aber so kleinliche Dinge, daß die Verwaltung gezwungen ist, eine Verpachtung zu kündigen, weil der Vertrauensmännerauschuß nicht dafür ist, gehen doch zu weit. Das ist etwas, was die ganze Öffentlichkeit nicht versteht.

Es hat sich aber auch ereignet, daß die Betriebsstätten und die Werkstätten der Bundesbahnen zu einer gemeinen Kirchenaustrittshege benutzt wurden. Wenn Sie nur daran denken, was die Ortsgruppen XIV und XV von Wien gemacht haben, die Kirchenaustrittserklärungen an das Personal, an ihre Mitglieder hinausgegeben haben, so ist das gewiß etwas, was sie draußen privat machen können, aber wenn sie es als Organisation tun, so kommt man doch zu der Erkenntnis, daß es mit dem Grundsatz „Religion ist Privatfache“ nicht stimmt. Es war auch nicht in Ordnung

daß seinerzeit bei einer großen Demonstration für die Schulreform des Herrn Glöckel — bitte, wer dafür ist, soll demonstrieren, die anderen bleiben zu Hause, das ist klar — in St. Pölten einfach das Personal von der Werkstätte weg dazu beordert wurde. Man hat zwar die christlichen und nationalen Eisenbahner hinausgelassen — unter welchen ironischen Zurufen, können Sie sich vorstellen —, aber die andern Leute haben die Ordner wie Schafe in der Werkstätte aufgestellt, mit einemmal kam eine Tafel mit einer auf die Schulreform bezüglichen Inschrift zum Vorschein und außerdem wurde ein Galgen für die Gegner der sozialdemokratischen Schulreform mitgeführt. (*Zwischenrufe.*) Das geht doch etwas zu weit, wenn auf dem Boden der Bundesbahnen solche Dinge vorkommen, das wünschen wir zu verhüten, mit diesem System wollen wir endgültig brechen. (*Lebhafte Zustimmung.*)

Weiters soll nicht eine Verkürzung der Rechte des Eisenbahnpersonals eintreten, unter keinen Umständen, aber die Übergriffe, die heute zu stark hervorgetreten sind, müssen abgestellt werden. (*Lebhafte Zwischenrufe.*) Wir werden ja im Ausschuß noch genügend Gelegenheit haben, darüber zu sprechen. Aber daß das uns christlichen Eisenbahnern und den nationalen Eisenbahnern, daß das uns antimarxistischen Eisenbahnern nicht gleich sein kann, wenn derartige Zustände herrschen, das ist doch klar, und deshalb begrüßen wir unter der Vorbedingung, daß noch die entsprechenden Abänderungen hineinkommen, dieses Gesetz. Es soll aus den Bundesbahnen ein Instrument der Wirtschaft gemacht werden, das entpolitisiert ist. Es darf in diesem Bereich die Politisierung nicht mehr fortschreiten, sondern sie muß beseitigt werden. Wir begrüßen dieses Gesetz im Interesse unserer Heimat und unseres Vaterlandes (*lebhaftes Zwischenrufen*), weil wir wissen, daß die Bundesbahnen ein großer volkswirtschaftlicher Faktor sind, der nicht im Interesse einer Partei, weder dieser noch einer anderen, auch nicht der christlichsozialen oder der nationalen, aber auch nicht der sozialdemokratischen Partei, verwaltet werden darf, der also nicht abhängig sein darf, weil wir wissen, daß mit diesem großen Betrieb unsere ganze Wirtschaft zusammenhängt, unser Ansehen auch im Ausland, weil wir wünschen und weil wir fordern, daß die Bundesbahnen eine Einnahmequelle für den Bund, ein Hort der Zufriedenheit sein sollen und daß Recht und Gerechtigkeit für das gesamte Personal in diesem neuen System vorherrschen sollen. Wenn der Abg. Tomschik seinerzeit das Wort des Dichters Herwegh mit Bezug auf seine Organisation, den Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein des österreichischen Eisenbahnpersonals, ausgesprochen hat: „Alle Räder stehen still, wenn unser starker Arm es will!“, so setzen wir dem das Wort entgegen: „Alle Räder rollen, weil wir es wollen!“ (*Lebhafter, anhaltender Beifall und Händeklatschen. — Anhaltende, lebhaftes Zwischenrufen.*)

Steiner: Hohes Haus! Zur Beratung steht der Entwurf eines Gesetzes über die Umgestaltung der Bundesbahnen, beziehungsweise über die Reformierung des Bundesbahngesetzes vom Jahre 1923. Wenn dieses Gesetz in vieler Beziehung den Anforderungen entsprochen hat, so sind gewiß auch Mängel zutage getreten, die der Wirtschaft zu denken gegeben haben und die auch berechnete Unzufriedenheiten heraufbeschworen haben, und zwar nicht nur im Bereiche der Bahnbenutzer, sondern aller Wirtschaftskreise überhaupt. Interessiert hat sich in besonderem Maße am gestrigen und am heutigen Tag für dieses Gesetz die Politik, interessiert hat sich aber auch die Eisenbahnerschaft. Man gestatte mir, daß ich nun als Wirtschaftler zu diesem Gesetze Stellung nehme, als Wirtschaftler, dem es nicht gleichgültig sein kann, ob man lediglich vom Standpunkt des politischen Alltags und vom Standpunkt des Dieners der Wirtschaft, der die Eisenbahn und das Eisenbahnpersonal sein soll, dieses Gesetz behandelt.

Die verehrte Opposition hat an der Vorlage keinen guten Faden gefunden. Der Herr Dr. Ellenbogen hat von einem Schandgesetze, von einer Reaktion gesprochen, die sich da austobt, von einem Terror, von der feigen Furcht der bürgerlichen Parteien vor dem Anwachsen der Sozialdemokratie. Ihr Anwachsen kann ihr ja doch nur angenehm sein, und wir werden es aushalten! Man hat von einem Attentat auf die Demokratie gesprochen, man hat auch gesagt, daß diese Schandvorlage niemals Gesetz werden kann. Meine verehrten Herren und Damen! Wir haben gelegentlich der Beratung des Mietengesetzes, der Verfassungsnovelle, des Antiterrorgesetzes, des Preßgesetzes und der Novelle zur Arbeitslosenversicherung dieselben Worte gehört. Diese Worte aber versangen nicht mehr, weil sie zu oft gebraucht wurden und weil Sie selbst, wenn Sie sie im Munde führen, nicht ernst nehmen. Daher auf zur Arbeit! Die Wirtschaft drängt, es ist keine Zeit zu verlieren, das Volk braucht Arbeit, es braucht Ruhe, um sich entwickeln zu können, es will kein Parteidiktat, sondern es braucht Frieden. Schauen Sie sich nur das Heer der Arbeitslosen an; ebenso das Daniederliegen der Landwirtschaft, des Handels und Gewerbes und auch der Industrie!

Man sagt, daß die Personalwirtschaft der Bundesbahnen eine Domäne gewisser Kreise sei. Mit großem Pathos hat der Herr Dr. Ellenbogen darauf verwiesen, daß 77¾ Prozent der Eisenbahner sozialdemokratisch sind. Ja, meine Herren, wenn man schon bei jeder Gelegenheit den Beamten und Arbeiter nach der Gesinnung fragt, so muß man zum Glauben kommen, daß man sich in Österreich zuerst nach der Gesinnung einrichten müßte und daß erst in zweiter Linie die Lichtigkeit und der Arbeitseifer maßgebend wäre.

Man hat die Verhältnisse bei der Eisenbahn oft in Vergleich gezogen mit den Verhältnissen bei der Wehrmacht. Haben Sie, meine verehrtesten Herren, noch

Ursache, auf das alte System der Volkswehr stolz zu sein? Ich glaube nicht. Dieses System hat sich glücklicherweise überlebt, und wenn hier eine Persönlichkeit das Verdienst für sich in Anspruch nehmen kann, so ist es unser Herr Vizkanzler Baugoin, der endlich Ordnung in unsere Wehrmacht gebracht hat. Es ist notwendig, daß man ähnlich auch bei den Bundesbahnen verfährt.

Auch das Personal wird nicht immer gehört, sondern nur die Vertreter einer Richtung, die bei jeder Gelegenheit tonangebend sind und die Partei und Parteiinteressen vor das Interesse der Gesamtheit stellen. Ich kann der Opposition lebhaft nachfühlen: Sie bildet ja ein sehr großes Unternehmen in Österreich, das im größten Unternehmen, den Bundesbahnen, eingeschachtelt erscheint. Sie, die doch die Unternehmung zur Exploitation des Arbeiterelends ist, sie fühlt sich selbstverständlich beirrt, wenn das größere Unternehmen, das Arbeit und Verdienst zu geben hat, nicht immer voll und ganz zu Willen sein kann. Das Angestellteninteresse ist nicht immer Hauptfrage der Opposition, sondern das Parteiinteresse, das Interesse der Führer, die das Volk auszunutzen verstehen. Selbstverständlich hat sie sich durch die Errichtung einer gewissen Vertretung bei der Generaldirektion, die, wenn sie sich rechtschaffen auswirken würde, auch wirklich gerechtfertigt wäre, einen Einfluß verschafft, den sie heute nicht aufgeben will. Die Zahl von 18 Mitgliedern des Zentralausschusses und 66 des Personalausschusses wäre nicht besonders beunruhigend, aber wenn man dazu 3779 Vertrauensmänner zählt, von denen man sagt, daß sie Dienst machen müssen, wir aber wissen, wie wenig Dienst sie machen, so ist das schon beunruhigend. Wenn man bedenkt, daß dieses Heer von Vertretern dafür sorgt, daß eine Unzahl von Verhandlungen notwendig werden und daß Ausgaben zu leisten sind, daß der Betrieb nicht nur sich nicht entwickelt, sondern gehemmt wird, so muß man schon sagen, daß diese Zahl von Hemmschuhen für die Wirtschaft der Bundesbahnen denn doch zu kostspielig ist.

Überall zeigen sich die Einnengungen in den Betrieb. Ich verweise auf die Ausführungen meines verehrten Herrn Vorredners Ertl, der als Eisenbahner so recht gezeigt hat, was in Österreich alles möglich ist. Die Einnengungen gehen so weit, daß man zur passiven Resistenz schreitet, daß man auch heute noch mit Streiks operieren möchte; es geht aber erfreulicherweise nicht mehr. Ich verweise darauf, daß wir nicht nur Lohnstreiks hatten, sondern auch Sympathiestreiks, also wirklich Mutwillensstreiks und Proteststreiks, wie zum Beispiel in der Schattendorfer Angelegenheit. Ich brauche Sie nicht mehr an den 15., 16. und 17. Juli 1927 zu erinnern. Doch diese Zeiten sind glücklicherweise vorüber, und keiner von den Herren der Opposition würde es heute noch wagen, so etwas auszudenken, weil er weiß, daß es der Arbeiterschaft und auch der Führerschaft an den Krügen gehen würde. Da haben

wir ja gerade einen Fall in der letzten Zeit erlebt, der Ihnen vielleicht unangenehm geworden ist, das ist der scheinbar zu einer gewissen Berühmtheit gewordene Fall des Josef Geiserer am Westbahnhof in Wien. Der Mann hat den Anschluß versäumt, und das ist bekanntlich auf der Eisenbahn ein Unglück. Er hat noch immer in der Mentalität der Jahre 1924 bis 1927 gelebt und sich gedacht, er kann mit seinem ruppigen Benehmen der Welt imponieren. Der Mann ist wegen seiner Verfehlungen zu fünf Tagen Arrest verurteilt worden. Ich möchte mich nicht in die Gerichtsbarkeit einmischen, aber ich halte dieses Urteil für äußerst sanft. Der Mann war entweder ein Narr und gehört daher ins Narrenhaus, oder er sollte einen Denkartzettel bekommen, den er sein Lebenlang verspürt, damit auch den übrigen mutwilligen Herrschaften ein für allemal die Lust genommen wird, so etwas zu machen.

Ich komme nun auf die beiden Staatsfeiertage vom 1. Mai und 12. November zu sprechen, welche Tage mit besonderer Vorliebe gefeiert werden. Man muß bemerken, daß sich niemand aufregt, wenn ein Sonntag, ein Festtag entheiligt, ein gebotener Feiertag nicht gehalten wird. Da regt sich kein Mensch auf, im Gegenteil, man ist erfreut; der Arbeiter bekommt an diesem Tag eine höhere Entlohnung und wird dafür den Montag feiern und sich, wenn noch etwas übrig ist, vielleicht noch etwas Flüssigkeit über den Durst zukommen lassen. Wenn man es hinsichtlich der Sonntags- und Feiertagsheiligung in Österreich nicht so besonders genau nimmt, dann braucht man sich auch hinsichtlich dieser — sagen wir ganz offen — blöden zwei Feiertage nicht so besonders aufzuregen. Das Gesetz über diese Feiertage ist doch, offen gesagt, ein Bastard, das Produkt sozialistisch-jüdischer Arroganz und bürgerlicher Feigheit, und ich halte es für nicht so besonders wertvoll, daß man sich daran bei jeder Gelegenheit halten mußte.

Ich gebe unumwunden zu, daß es unter dem Eisenbahnpersonal — einschließlich des sozialdemokratischen Personals — immerhin eine große Zahl von Angestellten und Arbeiter gibt, die sich tadellos führen, die pflichttreu auch über das gewöhnliche Maß hinaus ihren Dienst versehen, die geschäftstüchtig sind und daher der Eisenbahnverwaltung wie der Öffentlichkeit alle Ehre machen. Sozialdemokratische Eisenbahner sind, wenn sie in kleinen Häuflein oder in der Minderheit vorkommen, oft recht brauchbare, tüchtige Leute. Allerdings, wenn die Zahl derselben steigt, wenn sich da und dort ein Führer dazugesellt, dann kommen die Ausschreitungen, die wir verdammen, dann kommt es zu Zurücksetzungen, zu Schikanen gegenüber anderen Gruppen, von denen mein Vorredner Kollege Ertl gesprochen hat.

Wir brauchen wieder ein zufriedengestelltes Personal, das freudig seinen Dienst macht. Das Personal hat ein Dienstrecht, das hochgehalten werden soll. Aber das Personal muß sich auch dessen bewußt sein, daß

es Dienstpfllichten gibt, Pflichten, die von der Allgemeinheit verlangt werden, daß weder ein Streit noch eine Schädigung des Bahneigentumes je mehr vorkommen darf. Wir müssen uns diesbezüglich an die Schweizer Verhältnisse halten. Dort ist der Bahnangestellte zwar gewiß besser gestellt als bei uns — und ich würde nur wünschen, daß wir die Bahnangestellten wirtschaftlich ebenso gut stellen könnten —, er weiß aber, daß er sein Äußerstes anwenden muß, um dem Bahnbetriebe zu genügen. Wir beobachten aber auch, daß der schweizerische Bahnbetrieb, trotzdem dort ebenso viele Gebirgsgegenden sind wie bei uns, viel besser wirtschaftet, ein viel besseres finanzielles Ergebnis zeigt als der unsere.

Wir brauchen ein richtiges Besoldungssystem, und keiner von uns kann es verwinden, daß man kleinen Leuten Gehälter gibt, mit denen sie nicht leben können. Ich verweise darauf, daß man zum Beispiel junge Jahrdienstleiter, die eine sehr große Verantwortung haben, mit dem Mindestgehalt von monatlich 150 S, wenn die Abzüge berücksichtigt erscheinen, leben läßt. So etwas ist unmöglich. Ich will nicht die Leidenschaft des hohen Hauses aufpeitschen, aber es muß verlangt werden, daß auch die Gehalte der maßgebenden Persönlichkeiten in der Generaldirektion auf ein richtiges Maß zurückgeführt werden. Wenn man davon spricht, daß man Ersparungsanteile den Direktoren zubilligt, wenn man ihnen Kohlenfondsprämien zubilligt, wenn man ihnen gestattet, daß sie aus dem Geheimfonds Rennveranstaltungen subventionieren, so ist das bei den heutigen Verhältnissen etwas Aufreizendes. So was kann man nicht brauchen, da muß Ordnung gemacht werden.

Es muß auch ein Einvernehmen zwischen der Generaldirektion und dem Personal Platz greifen. Das Einvernehmen kann ein gutes, kann aber auch ein ungutes sein. Es soll ein gutes sein, so wie es in der Privatindustrie, im Handel und Gewerbe zwischen dem Unternehmer und seinen Mitarbeitern normalerweise vorherrscht. Ein Sichverstehen, ein Sichunterstützen, ein Sichfördern und eine Rücksichtnahme auf den schwächeren Teil. Das Einvernehmen, von dem auch der Herr Dr. Ellenbogen gesprochen hat, daß es unbedingt erforderlich sei, kann aber auch ein ungutes sein, das niemand von uns wünscht. Die Generaldirektion könnte sich eines Tages bei Betrachtung der Situation auf dem Arbeitsmarkte bewußt werden, daß an Stelle der 88.000 Angestellten und Arbeiter, wenn diese einmal nicht mehr arbeiten wollten, eine immerhin noch größere Zahl von Leuten in Österreich da ist, die zu Tode froh wären, eine Anstellung zu erhalten. Es wäre nicht gut, wenn die Generaldirektion in Kenntnis dieser Situation tyrannisch gegenüber ihren Angestellten vorgehen würde, aber ebenso unrichtig wäre es, wenn das Personal, die Verhältnisse verkennend, sich anmaßen wollte, sich in Betriebs-

angelegenheiten einzumischen, wodurch der Betrieb irgendwie geschädigt werden könnte.

Freilich wissen wir, daß es unter den höheren Beamten auch Leute gibt, die manchmal solchen Einmischungen williges Gehör schenken, die feig genug waren, ihre Pflicht zu vergessen, und sich dachten: Lieber eine Minute feig als ein halbes Leben lang schlecht besoldet zu sein, und die daher nachgegeben haben. Aber ebenso hat es aufrechte Leute gegeben, die trotz der Gefahr, ihren Posten zu verlieren oder schlechter gereicht zu werden, ihre Pflicht getan haben. Diesen Leuten soll bei dieser Gelegenheit der Dank der Öffentlichkeit ausgesprochen werden. Gutes Einvernehmen hat zu herrschen — jedem das Seine —, das Personal soll fördernd in die Räder des Bahnbetriebes greifen und nicht hemmend. Die Zeiten sind vorüber, als man gesagt hat: Alle Räder stehen still, wenn unser starker Arm es will. Die Räder stehen nicht mehr still, und wenn sie jemand aufhalten wollte, dem würden wahrscheinlich die Arme ausgerissen werden. Streitigkeiten müssen vermieden werden, Dienstfreigkeit und Dienstfreudigkeit muß herrschen, und der Angestellte muß an dem Gedeihen des Unternehmens im besonderen Maße sich interessiert zeigen und alles tun, um den Betrieb in die Höhe zu bringen.

Die Gesetzesvorlage sieht eine Stärkung des staatlichen Einflusses bei den Bundesbahnen vor. Ich kann dieses Kapitel deswegen übergehen, weil von der Bundesregierung die Versicherung gegeben wurde, daß diesbezüglich die Novelle eine Umänderung erfahren wird. Es wäre sicher von Schaden, wenn wir zu dem heute viel zu großen Apparat der Generaldirektion noch einen solchen der Aufsichtsbehörden dazubekommen würden. Das Kommissionieren und die Gaststube würde nur noch größer werden, die Vierschreiberei und damit der Aufwand würde vermehrt werden, dem Bahnbetriebe und der Öffentlichkeit würde daraus keinerlei Vorteil erwachsen.

Ein Beispiel aus der letzten Zeit: Die Bundesbahnen haben, nachdem Mangel an vierachsigen Personenzugwagen war, im Laufe des heurigen Frühjahres neue Personenzugwagen eingestellt. Sie sind fertiggestellt, sie wären betriebsbereit. Sie sind aber nur mit Luftdruckbremsen versehen, wie man solche in Deutschland und Italien für vollständig genügend findet. Die Aufsichtsbehörde läßt diese Wagen nicht in Dienst stellen, weil man noch den Einbau einer automatischen Bremse für nötig hält. Ja, hohes Haus, wäre es viel verlangt, wenn sich die Herrschaften zuerst zusammengesetzt und darüber ausgesprochen hätten, bevor man solche Bestellungen hinausgibt? Gewiß nicht. Wir sehen dort, wo etwas Neues erstellt wird, Kommissionen mit einer unendlichen Zahl von Beteiligten. In den meisten Fällen aber gibt es nicht viel zu tun. Früher ist man noch zu Fuß auf die Strecke hinausgegangen, oder man hat einen Personenzug auf der Strecke zum Halten gebracht, damit die Herrschaften aussteigen können.

Heute fährt man mit Motordraisinen und macht damit der Bundesbahn viel größere Espesen als früher. Heute gehen zehn Beamte dorthin, wohin früher einer oder zwei gegangen sind. Da muß Remedur geschaffen werden, da muß eine gewisse Ökonomie eintreten, es muß auch dafür gesorgt werden, daß auch eine gewisse Vertretung der verschiedenen Gruppen Platz greifen kann. Es ist nicht immer notwendig, daß von jeder Direktionsabteilung ein Herr hinausgeht oder sogar noch mehrere, wenn irgendeine Kleinigkeit zu ordnen ist. Das Reisen nach Wien ist gerade bei den Bundesbahnen sprichwörtlich geworden, und auch das Reisen von Wien hinaus geschieht wegen jeder Kleinigkeit! Wenn irgendwo, um mich drastisch auszudrücken, ein Nagel zu schlagen ist, muß ein Herr der Generaldirektion oder sonst irgend jemand hinausfahren und sich das anschauen.

Die Kompetenzen müssen selbstverständlich begrenzt werden. Es wäre sonst nicht ausgeschlossen, daß es zu Reibungen kommt, sagen wir, zwischen Präsidenten und Vizepräsidenten, Generaldirektion, Verwaltungskommission, Vorstand und Aufsichtsrat. Das ist ein zu umständlicher Apparat, der in dieser Konstruktion nicht gut arbeiten kann. Man hat gesagt, die Bundesbahn muß sich als Vollkaufmann so einrichten wie etwa Aktiengesellschaften, wie die Nationalbank, wie die Postsparkasse. Insofern man die Nationalbank als Beispiel heranziehen wollte, ist der Vergleich nicht gut gewählt, weil es sich in dem einen Falle um ein Geldinstitut, in dem andern um einen Betrieb handelt. Nimmt man aber die Postsparkasse als Beispiel, dann müßte ich mich an jene Frankenspekulation erinnern und meinen Groll darüber zum Ausdruck bringen, daß Gouverneure und Vizegouverneure die pflichtgemäße Obsorge eines ordentlichen Kaufmannes unterlassen haben. Sie kann daher nicht als Beispiel herangezogen werden, höchstens als ein abschreckendes.

Man muß trachten, daß reinliche Scheidung zwischen Investitionen und Erhaltungsarbeit eintritt. Die Bundesbahn macht in dankenswerter Weise jährlich größere Investitionen, aber es muß konstatiert werden, daß man wenig unterscheidet zwischen wirklichen Investitionen, die eine dauernde Wertvermehrung darstellen, und zwischen Arbeiten, die mehr oder minder nur eine Erneuerung, einen Ersatz oder eine Verbesserung bedeuten. Wenn wir bloße Ersatzarbeiten, Auswechslung von Maschinen, Änderung des Oberbaus, Auswechslung von Lokomotiven, als Investitionen bezeichnen, so ist das grundfalsch. Solche Auslagen sind aus dem normalen Etat zu decken und nicht durch Darlehensaufnahmen.

Die Elektrifizierung der Bundesbahnen muß wieder aufgenommen werden, sie müßte aber viel ökonomischer, viel sparsamer gemacht werden als bisher. Auch diesbezüglich möchte ich auf bewährte Muster des Auslandes, besonders der Schweiz, verweisen. Die Schweiz

hat, soviel ich weiß, eine oder zwei Gattungen elektrischer Lokomotiven, wir haben gleich 16 oder 18 verschiedene Gattungen. Die Schweiz läßt diese Lokomotiven von einer großen Firma bauen, wir lassen sie von vier Firmen bauen. Selbstverständlich gibt es da Reibungen, Differenzen, das eine Mal ist die Maschine zu schwer und der Oberbau zu leicht, das andere Mal halten die Radfränze es nicht aus, und so geht es weiter. Der Herr Kollege Ertl hat schon erzählt, daß jene zwei Renommierdampfmaschinen, die wir im Vorjahre bauen ließen, heute keine Renommee mehr darstellen, sondern eher eine Blamage.

Der Betriebserfolg der Bundesbahnen ist zu verbessern. Wenn wir bedenken, daß ein Anlagekapital von mehr als 2000 Millionen Schilling in den Bundesbahnen investiert erscheint, wovon kein Groschen Zins herausgewirtschaftet wird, wenn wir weiter bedenken, daß der Bund jährlich rund 100 Millionen Schilling an Pensionsbeiträgen, wegen des Südbahnabkommens an Verkehrssteuern, an Betriebsabgang bei der Wiener Stadtbahn und dazu noch einen Bundeszuschuß von 8-3 Millionen bezahlt, wenn man weiter bedenkt, daß er für die Postbeförderung jährlich 11-3 Millionen leistet, so darf man schon annehmen, daß der Bundesbahnbetrieb immerhin noch einen besseren Erfolg zeitigen könnte. Ich verweise da auf die Verhältnisse des Deutschen Reiches. Die deutsche Reichsbahn ist gezwungen, aus ihrem Betriebserfolge mit Rücksicht auf die Kriegsschädigung sehr große Mittel bereitzustellen. Die Bundesbahn darf sich daher schon aufraffen, ihr Geschäft, wie man sagt, zu verbessern. Sie wird Auslandstracht an sich zu ziehen haben, sie wird Propaganda zu machen haben, sie wird im freien Wettbewerb zu treten haben mit ihren Konkurrenten, sie wird sich aber dabei auf ihre Monopolstellung nicht zu sehr erpicken, sondern den Wettbewerb des Tüchtigeren aufnehmen müssen. Sie soll sich vollständig kaufmännisch einstellen und soll daher Erfolgswirtschaft betreiben. Sie hat aber auch Rücksicht zu nehmen auf die Produktion, auf den Konsum, auf das öffentliche Interesse. Sie hat die Inlanderzeugnisse bei jeder Gelegenheit zu fördern, sie hat gesunde volkswirtschaftliche Politik zu treiben durch Erstellung entsprechender Tarife. Ich verweise dabei insbesondere darauf, daß der Landwirtschaft entsprechend unter die Ärmel gegriffen werden muß, weil sie in außerordentlich schwierigen Verhältnissen ist. Die Bundesbahnen sollen auch dort bei Handel, Gewerbe und Industrie eingreifen, wo vorübergehend Krisenerscheinungen sind und dem betreffenden Erwerbszweige geholfen werden muß.

Die Bundesbahn hat aber ein großes Betätigungsfeld im Fremdenverkehr. Der Fremdenverkehr kann durch die Bundesbahn im besonderen Maße gefördert und gehoben werden, und zwar durch Herstellung der erforderlichen Verbindungen, Indienststellung eines ausreichenden, gefälligen, sauberen Wagenmaterials,

Erstellung entsprechender Tarife und Relationen, durch Fahrpreismäßigungen usw.

Die Bundesbahn hat aber Anspruch auf eine gewisse Förderung, und ich sage dies mit Vorbedacht, weil man für gewöhnlich die Bundesbahn wohl nur als Ausbeutungsobjekt betrachtet. Die Bundesbahn hat Anspruch darauf, vom Bund, von den Ländern und Gemeinden, von den Betrieben der Post, der Tabakregie und den Salinen gefördert zu werden. Es ist nicht notwendig, daß die Tabakregie zum Beispiel jetzt sich auch noch Lastautos einstellt, damit sie der Bundesbahn Konkurrenz machen kann. Solche Fälle sind auch bei anderen Bundesunternehmungen viel zu oft zu beklagen; viel zuviel Nebeneinanderwirtschaften, viel zuviel Ausgaben, die sich nicht rentieren! Die Bundesbetriebe, die Landesbetriebe müssen so eingerichtet werden, daß sie der Bundesbahn Beschäftigung zukommen lassen. Die Straßenverwaltungen, die da und dort größere Umlegungen machen, neuzeitlichen Belag herstellen, können die Eisenbahnen viel mehr benutzen als bisher. Dadurch würden der Eisenbahn neue Einnahmequellen erschlossen, und sie würde in den Stand versetzt werden, sich zu verbessern.

Die Lokalbahnen, die vielfach den Zubringerdienst für die Bundesbahn darstellen, müßten im beiderseitigen Interesse mit der Bundesbahn Hand in Hand gehen. Auch die vom Bunde subventionierten Unternehmungen als Meliorationen, Uferschutzbauten usw. müßte man zur Förderung der Bundesbahn heranziehen.

Zum Schlusse sei erwähnt: Auch der Private hat zu bedenken, daß die Bahn nicht nur die Dienerin der Volkswirtschaft ist und sein soll, sondern daß sie ein Volksgut darstellt, das zu schätzen, zu hegen und zu pflegen ist. Jeder österreichische Staatsbürger kann und soll sich als Miteigentümer der Eisenbahn fühlen, er soll die Eisenbahn als Volksgut betrachten und seine Handlungsweise dementsprechend einrichten. Gelingt in Österreich ein solches Hand-in-Hand-Arbeiten zwischen Volk und Bundesbahn, zwischen der Bundesbahnverwaltung und dem Personal, so kann dieses Volksgut auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit erhalten werden, nur so kann es auch allen Anforderungen entsprechen und als Gradmesser für unseren Volkswohlstand und unseren Lebenswillen bezeichnet werden.

Hohes Haus! Tragen wir dazu bei, daß dem so sei. Verabschieden wir möglichst rasch dieses Gesetz, und bezeugen wir dem Volke dadurch, daß das hohe Haus gewillt ist, dem Volke zu geben, was des Volkes ist, daß wir Verständnis haben für die Wirtschaft und für die Not der Zeit. *(Lebhafter Beifall.)*

Scheibner: Meine sehr geehrten Frauen und Herren! Den Ausführungen des Herrn Abg. Ammann habe ich hinzuzufügen, daß wir einen diesbezüglichen Antrag wegen Untersuchung des Geheimfonds bei der zweiten Lesung einbringen werden, und wir laden ihn und seinen Klub ein, für die volle Veröffentlichung und

Berichterstattung an das Parlament über unseren Antrag zu stimmen. Was die Gehälter der obersten Stellen bei den Bundesbahnen betrifft, so glauben wir ebenfalls, daß sie das Licht der Öffentlichkeit ertragen sollen, daß es kein Geheimnis geben und daß alles, was geschieht, auch der Öffentlichkeit vorgelegt werden soll.

Auf die Ausführungen meines Berufskollegen Ertl bezüglich der Verstärkungsarbeiter habe ich zu erwidern, daß diese Kategorien und Gruppen auch unsere Schmerzenskinder sind. Die freigewerkschaftlichen Organisationen der Eisenbahner kämpfen durch Jahre hindurch dafür, daß das System der Verstärkungsarbeiter nicht in Anwendung gebracht werden soll. Wir waren nur imstande, zu verhindern, daß bisher in anderen Gruppen die Verstärkungsarbeiter nicht eingeführt wurden. Der Verwaltung der Bundesbahnen blieb nur das Recht, im Oberbau Verstärkungsarbeiter aufzunehmen. Um so mehr Sorge haben wir wegen dieser Gruppe von Verstärkungsarbeitern, und es sind das 6772, welche durch die frühzeitige Entlassung nicht nur den Arbeitsmarkt belasten, sondern nach der neuen Vorlage über das Arbeitslosenversicherungsgesetz gar keinen Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung haben. Es wird uns daher freuen, wenn der Herr Ertl und seine Fraktion uns in dieser Beziehung unterstützen, damit diese Ungerechtigkeit, die einen Großteil der bei den Bundesbahnen in Arbeit stehenden Personen betrifft, beseitigt wird.

Herr Ertl hat angeführt, daß von den Bundesbahnen mehr als 500.000 S für Überstunden verteilt wurden. Hierzu habe ich folgendes mitzuteilen: Die Lokomotivführer haben bei den Bundesbahnen Jahre hindurch Überstunden gemacht, für die sie nicht entschädigt wurden. Man konnte nicht feststellen, wieviel der eine oder der andere zu bekommen hätte, es hätte das gewaltige Schreibereien notwendig gemacht, und so hat man das im Pauschale errechnet und hat diese Summe einvernehmlich mit den Organisationen verteilt, und zwar für humanitäre Zwecke. Man hat diesen Betrag prozentuell auf die Gewerkschaften aufgeteilt, und diese haben es für ihre Erholungsheime, Heilanstalten und für andere Wohlfahrtszwecke verwendet. Soweit mir mitgeteilt wurde, wurde der christlich-sozialen Organisation ebenfalls der auf sie entfallende Betrag angeboten, er war aber so klein, daß sie es abgelehnt hat, ihn anzunehmen; später soll sie neuerlich um diesen Betrag angesucht haben.

Was den angeblichen Terror bei Einstellung von Oberbauarbeitern betrifft, den der Herr Kollege Ertl angeführt hat, kann ich Ihnen nur mitteilen, daß von den Streckenleitungen die Vorschläge bezüglich Einstellung von Arbeitern gemacht werden, und meines Wissens hat sie die Personalvertretung nirgends abgelehnt. Es hat schon mein Freund Dr. Ellenbogen eine diesbezügliche Aufstellung von Einspruch mitgeteilt. Es ist uns nichts bekannt, daß irgendwie gegen

diese Leute ein Terror ausgeübt wurde. (Dr. Ellenbogen: Die Personalvertretung hat auch kein Vorschlagsrecht!) Die Personalvertretung hat auch kein Vorschlagsrecht, dieses hat nur die Streckenleitung. Wenn aber einzelne solche Terrorfälle vorgekommen sein sollten, so sind sie außerordentlich bedauerlich. Der Kollege Ertl hat von Jahren hindurch einzelne Fälle vorgebracht; ich glaube, wenn ich meine Mappe über die Terrorfälle nur vom Lande Tirol nehme, daß ich da tausende Terrorfälle den einzelnen von ihm angeführten entgegenstellen könnte. (Dr. Kolb: Aber nicht auf den Bundesbahnen!) Ich komme schon noch darauf.

Nun zu den Bemerkungen über die Werkstätten und darüber, daß Bundesbahnlokale mit Plakaten versehen werden. Gestatten Sie, daß ich da etwas aus den früheren Kampfeszeiten zur Zeit der Monarchie, zur Zeit der Entwicklung der Organisation mitteile. Hohes Haus, um jeden Einladungszettel haben wir während der Zeit der Entwicklung der Organisation den Kampf führen müssen. Wenn ich nahezu 40 Jahre der Organisation der Eisenbahner angehöre und selbst über 30 Jahre in Tirol gewirkt habe, davon 26 Jahre als Obmann der Organisation und als Landesvertrauensmann, so glaube ich, daß ich doch eine gewisse Erfahrung besitze. Wir haben das Verbot in allen Lokalen gehabt, daß kein Plakat und kein Einladungszettel zu einer Versammlung aufgeklebt werden darf. Endlich war ein vernünftiger Stationschef da, mit dem man reden konnte und dem man sagen konnte: Ist es klüger, daß auf jeder Telegraphensäule, in jedem Abort, auf den Bahnhöfen auswärts Zettel aufgeklebt werden, daß Leute bei der Nacht mit Pinsel und Pappe herumrennen und alles willkürlich bekleben? Lassen Sie dem Personal die Freiheit, seine Veranstaltungen im Dienstzimmer bekanntzugeben, und lassen Sie die Plakate und Einladungszettel ohne Rücksicht auf die Gesinnung der Leute in den Diensträumen aufleben! Das ist geschehen. In dieser Station war kein Anstand mehr, es ist keine Unordnung mehr außen vor der Station gewesen, und es ist außer dem Dienstraum nichts mehr aufgeklebt worden. Was soll es bedeuten, hohes Haus, wenn ein Einladungszettel oder ein politischer Zettel in dem Dienstraum klebt? Soweit ich informiert bin, befindet sich in den Personalstationen eine große Tafel, wo darauf steht: „Mitteilungen“, „Vereinsmitteilungen“ usw. Dort kleben die Leute die Zettel an. Daß man in offener Hausitzung wegen einer so untergeordneten Sache bei einem für die ganze Eisenbahnerschaft so wichtigen Gesetze ein solches Aufheben macht, ist mir unerfindlich.

Nun der Ausdruck: „Alle Räder rollen, wenn wir es wollen“ — also das Entgegengesetzte von dem Spruch: „Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will.“

Hohes Haus! Zwischen Preußen und Österreich hat es einmal einen Streit über die Schrittlänge der

Soldaten gegeben. In Preußen hat man den Schritt, weil die Soldaten dort größer sind, mit 80 cm festgesetzt, in Österreich, wo man das Affentjahr um ein Jahr hinaufsetzen mußte, hat man für die kleinere Gattung von Menschen, für die schwächeren und damals ausgehungerten Menschen das Maß mit 75 cm festgesetzt. Glauben Sie nicht, daß, wenn man durch dieses Gesetz den Eisenbahnern die Arbeitsfreudigkeit nimmt, nicht auch der Schritt gemessen werden kann, je nachdem ob man Dienstfreudigkeit besitzt oder nicht? Man muß gerade nicht das anwenden, was der Kollege Ertl meint — nein, die Waffen beim Kampf zu bestimmen, überlassen Sie den Eisenbahnern, und rechnen Sie nicht mit Verboten, die hier nicht anwendbar sind.

Terror! Ja, wird denn beispielsweise im Lande Tirol jemand eine Einwendung machen, wenn die Landesregierung weder einen deutschnationalen noch einen sozialdemokratischen Lehrer anstellt? Wird im Lande Tirol ein deutschnationaler oder sozialdemokratischer Lehrer angestellt? Ist das kein Terror? (Ruf: In Innsbruck!) In Innsbruck haben die Sozialdemokraten einen Einfluß, und daran müssen Sie sich auch hier gewöhnen, wo weit über 70 Prozent den freiheitlichen Parteien angehören. Ich werde in meinen Ausführungen noch daraufkommen, daß zwischen den einzelnen Gewerkschaften gar keine Differenz besteht, wenn sie nicht künstlich von Politikern hineingetragen wird. Hier von Terror zu sprechen, geziemt sich nicht, am allerwenigsten für einen Vertreter der christlich-sozialen Partei.

Und nun zur Sache selbst: Nach dem Zusammenbruch bestanden außerordentlich große Schwierigkeiten. Im Kriege selbst haben die einzelnen Militärkommandos das Personal nach Bedarf versetzt. Die Deutschböhmen kamen als verlässliche Leute nach Südtirol, die italienisch sprechenden Südtiroler wurden zum Teil interniert, zum Teil in andere, deutsche Stationen versetzt. In anderen Ländern ging man ebenso vor. Infolge der militärischen Verhältnisse hat also eine große Anzahl von Bediensteten in ganz anderen Stationen Dienst machen müssen. Mit dem Zusammenbruch ist hier eine vollständige Veränderung eingetreten, einerseits aus Rücksichten auf die Industrie, anderseits wegen des Rückflutens der Truppen usw.

Der Herr Abg. Dr. Grailer hat hier die Dienstleistung des Herrn Unterstaatssekretärs Ing. Enderes hervorgehoben. Ich habe gegen diese Dienstleistung nichts einzuwenden, aber dem Herrn Unterstaatssekretär Sektionschef Enderes war der Sektionschef Bürger zugeteilt, der es verstanden hat, alle guten Lokomotiven und alle noch intakt gebliebenen Waggonen in die Tschechei abzuschleppen, und uns ist der Bruch geblieben. Wir wissen, in welchen Garnituren wir hier das reisende Publikum befördert haben, während auf den Strecken Wien—Karlsbad, Wien—Prag die herrlichsten Schnellzugsgarnituren liefen. Meine Herren

aus der Provinz, können Sie sich noch an die Zeit erinnern, wo wir 28 Stunden lang in den kurzen Waggonen nach Innsbruck befördert wurden, wie da unser Eisenbahnmateriale ausgefahren hat? Die Lokomotiven, die Wagen waren ruiniert, speziell aus den Wagen der II. Klasse war das Unterfutter und das Segeltuch herausgeschnitten, weil sich das Militär, vor dem Erfrieren retten wollte. Alles war kaputt, insbesondere vollständig zugrunde gerichtet war der Südbahnfahrpark und der Lokomotivpark. Hohes Haus! Wenn ich den letzten Jahresbericht der Bundesbahnen hernehme, finde ich, wenn ich ihn aufmerksam lese, daß sich die Unfälle vermindert, die Zahl der Unfälle und die Zahl der tödlichen Verunglückungen abgenommen hat. Die Zahl der Reisenden hat zugenommen, der Verkehr hat eine ungeheure Steigerung erreicht, schwerere Lokomotiven wurden eingestellt, die den Verkehr bewältigen, die Belastung wurde erhöht, das Personal, welches eine durchschnittliche monatliche Dienstleistung von 208 Arbeitsstunden zu verrichten hat, hat seine Leistungen von 3000, 4000 und 5000 Kilometer auf 7000 Kilometer im Monat erhöht. Wenn Sie bedenken, daß das in Frage kommende Personal zu mehr als 40 Prozent ein Einkommen unter 200 S hat, das heißt nur mit dem Mindesteinkommen sein Dasein fristet, so muß ich als ehemaliger Eisenbahner und Vertreter der Eisenbahner sagen, es ist unwürdig, den Eisenbahnern ihre erworbenen Rechte zu schmälern oder anzutasten. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)* Es ist auch nicht richtig, was der Herr Abg. Dr. Grynitschak gesagt hat, daß die Zahl der Bediensteten 90.000 beträgt. Er selbst mußte in seinen Ausführungen zugeben, daß der Aufbau gelungen ist. Der Herr Dr. Grynitschak spricht von der staatlichen Autorität. Ja, wer soll denn diese Autorität verkörpern? Der Herr Minister? Was geschieht denn, wenn er geht? Dann ist doch immer nur die Bürokratie da, die ihren Einfluß zurückgewinnen will.

Ich gestatte mir nun, dem hohen Hause den Personalstand vom 1. Mai 1930 mitzuteilen. Wir haben bei der Generaldirektion selber 1507 Angestellte, die Direktion Südwest hat 870 Hilfsbedienstete und 22.064 Angestellte und Beamte, die Direktion Nordost 700 Hilfsbedienstete und 18.256 Beamte und Arbeiter; Linz hat 89 Hilfsbedienstete und 9055 Angestellte und Arbeiter, Innsbruck 270 Hilfsbedienstete und 10.536 Angestellte und Arbeiter, Villach 241 Hilfsbedienstete und 8913 Angestellte und Arbeiter, das sind zusammen 2170 Hilfsbedienstete und 68.824 Arbeiter und Angestellte. Die Werkstätten haben 28 Hilfsbedienstete und 8073 Angestellte und Arbeiter. Dazu kommen noch die Vertragsangestellten, die Pauschalbediensteten, die Vertragsbeamten, die Chef- und Bahnärzte, die Bahnagenten, das sind diejenigen, die auf den kleinen Stationen, wo nur 2 bis 3 Dienststunden pro Tag zu leisten sind, den Dienst versehen — gewöhnlich ist es ein Eisenbahnrentner. Dann gibt

es verschiedene Gepäckstellen, die beschleunigte Güter den Empfängern und Kaufleuten anzeigen. Reinigungspersonal, Lehrlinge und sonstiges Personal sind zusammen 2569. Bei den Verstärkungsarbeitern ist die Ziffer minimal 103 und maximal derzeit, mit 1. Juni 1930, 6772.

Nun zu dem ersten Erlasse selbst, um zu zeigen, daß meine einleitenden Worte richtig sind. Das Staatsamt für Verkehrswesen hat am 9. Dezember 1918 unter Zahl 1802, Abt. 6 B, einen Erlaß herausgegeben, betr. die Kriegsauswirkungen und den Personalabbau. Der Stand am 1. Oktober 1922 — wir haben damals teilweise Bezug von Deutschböhmen und einen großen Teil der aus Südtirol ausgewiesenen Deutschen bekommen — war folgender: Bundesbahn und Südbahn zusammen hatten 135.511 Bedienstete, beziehungsweise Angestellte. Bis zum 31. Dezember 1927 wurden 55.921 abgebaut, das sind 41,2 Prozent. *(Hört! Hört!)* Am 31. Dezember 1927 war der Stand 79.590. Ich frage Sie, hohes Haus: Glauben Sie, daß Sie ohne Mitwirkung des Personals einerseits den Abbau, andererseits einen so ungeheuren Aufbau hätten durchführen können, wenn nicht die Personalvertretung voll und ganz nicht nur die Verträge eingehalten, sondern auch in vollem Pflichtbewußtsein der gesamten Öffentlichkeit, der gesamten Bevölkerung dieser Republik die Dienste geleistet hätte, die notwendig waren? Und ich kann feststellen, daß die Eisenbahner ohne Rücksicht auf den Stand trotz Hungers während des Krieges und nach dem Kriege ihre Pflicht vollständig erfüllt haben. Wenn wir Eisenbahner Mistrauen gegen die Bürokratie haben — damit sind nicht vielleicht einzelne Beamte gemeint, die gewissenhaft ihren Dienst versehen, und es soll absolut keine Beleidigung darstellen —, so ist das mit vollem Bewußtsein der Fall. Denn niemand wurde im Kriege so betrogen wie die Eisenbahner. Durch Jahre hindurch wurden wir bei den vertraulichen Instruktionen belehrt, daß wir im Falle des Ausbruches eines Krieges diese und jene Bezüge haben, die Verpflegung wie die Soldaten, die einwaggoniert werden und dergleichen. Wir haben natürlich außer dem Anhang weitere Instruktionen nie gesehen oder in die Hand bekommen. Und was mußten wir erleben? Daß wir in dem Moment, wo der Krieg ausgebrochen ist, nicht nur in unseren Gebühren betrogen worden sind, sondern auch in der Verpflegung und in der Bequartierung. Hat man für jeden Wachposten eine Unterkunftshütte gehabt — für die Eisenbahner war keine vorhanden, geschweige denn irgendeine Verpflegung des diensttuenden Personals. Es hat Jahre gedauert, bis wir endlich bei den Verwundetenzügen teilweise eine Verpflegung und in den Militärküchen eine Zubuße bekommen haben. Wir sind also durch Jahre hindurch in dieser Beziehung betrogen worden.

Der § 4 der Gesetzesvorlage bedeutet die völlige Vernichtung der Personalvertretung. Unwahr jedoch

ist, daß die Regierung Seipel im Jahre 1923 unüberlegt einen Wirtschaftskörper aufgerichtet hat, denn zahllose Enquêtes und Besprechungen haben stattgefunden, bedeutende Fachmänner haben an diesen Besprechungen teilgenommen, unter andern der Minister Wittek, dem Sie ganz gewiß hohe Fachkenntnisse nicht absprechen können, und der gewesene Eisenbahnminister Werba. Warum der englische Gesandte damals diesen Besprechungen beigezogen wurde, ist uns nicht bekannt, aber es haben außer den genannten außer Dienst gestellten Ministern sehr hohe Ministerialbeamte an den Sitzungen und Beratungen teilgenommen. Nun wurde die Vorlage eingebracht, und es wurde von mehreren Rednern darauf hingewiesen, daß die Kommerzialisierung der Bundesbahnen eine Neuheit sei, daß man einen Versuch unternehmen mußte. Ja, was war denn dann mit den Privatbahnen? Waren denn die nicht ebenfalls kommerzialisiert? Ist die Südbahngesellschaft nicht als freie Gesellschaft mit einem Verwaltungsratspräsidenten, mit einem Generaldirektor und mit Fachdirektoren mit mehr als 2000 Kilometer Länge nicht kommerziell verwaltet worden? Und nicht auch die andern Privatbahnen? Es war also nicht eine Neuerung, die eingeführt wurde, um eine Probe zu machen, wie man die Bundesbahnen kommerziell führen kann.

Generalinspektion! Ich habe nach dem Zusammenbruch in der Provisorischen Nationalversammlung den Gesetzentwurf über den Abbau der Generalinspektion selbst begründet. Das ganze Personal ohne Unterschied ist gegen diese Institution Sturm gelaufen und hat ihre Beseitigung verlangt. Die Generalinspektion hatte einen unheilvollen Einfluß, ihr ganzes Augenmerk war darauf gerichtet, ob ein Fahrplan schiefe platziert in irgendeiner Station hing, sie hat Erlässe herausgegeben, die echtösterreichisch waren, da hat es immer geheißt: „Es kann sein“, „es darf sein“, „unter diesen Voraussetzungen“. Da darf ich Ihnen wohl eine Episode erzählen, wie die Herren ihren Dienst gemacht haben. Es war wegen Verunglückungsgefahr verboten, auf den Laufbrettern eine Revision bei den Personenzügen durchzuführen, und es war erlaubt, wenn ein Unterschleif zu befürchten stand, und nachdem immer, wenn ein Vorgesetzter einen zum Zug begleitet hat, gewöhnlich vergessen wurde, daß er sich eine Fahrkarte gelöst hätte, so hat man eben einen Unterschleif befürchtet und hat das Laufbrett benutzt, um die Revision vorzunehmen. Es war nun ein Herr von der Generalinspektion. Der betreffende dienstmachende Zugbegleiter wurde zur Verantwortung gezogen. Man konnte aber nichts machen, denn: „wenn“, „aber“, „es ist gestattet“, „es ist nicht gestattet“ — nämlich diese Dienstleistung. Wenn Sie nun hier vermeinen, irgendwie einen Einfluß dahin auszuüben, daß der Staat mehr Einfluß gewinnen soll, und wenn Sie wiederum so eine Form der Generalinspektion, wie sie ehemals bestand, einführen wollen, um außerlesene

Söhne hereinzubringen, die nichts vom Dienst verstehen, würden wir uns sehr bedanken.

Beim Bundesbahngesetz vom Jahre 1923 war, das glaube ich sicher annehmen zu dürfen, die Absicht des Herrn Bundeskanzlers Seipel, die Eisenbahner von den Bundesbahnern zu trennen. Die öffentlichen Angestellten waren nicht instande, den Anschlag auf die Pension damals abzuwehren. Das hohe Haus kann sich erinnern, daß damals für die Bundesangestellten die Pensionsbemessung bei voller Dienstzeit auf 78,3 Prozent des Einkommens erniedrigt werden mußte, während die Eisenbahner durch ihre Organisationen und durch ihren Einfluß instande waren, die seinerzeit vom Finanzausschuß beschlossenen 90 Prozent zu erhalten. Für die Bundesbahnen selbst ist dann als Präsident der Herr Generaldirektor der Skodaerwerke, Ing. Dr. Günther, berufen worden. Herr Dr. Günther hat anerkannt, daß er diesen verlotterten Betrieb nur aufrichten kann, wenn das Personal mitarbeitet, und er hat in dieser Voraussetzung damals einen Erlaß an das Personal gerichtet, von dem ich einige Sätze dem hohen Hause bekanntgeben will. (Liest:)

„Mit dem heutigen Tage geht die Verwaltung der Bundesbahnen aus den Händen des Staates in die Hände der auf kaufmännischer Grundlage gebildeten Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ über. Dieser Umgestaltung liegt das Bestreben zugrunde, durch die kaufmännische Betriebsform eine wirtschaftliche Führung der Geschäfte und die möglichste Beseitigung des Defizits zu erreichen, welches heute viele Milliarden im Jahre beträgt und dessen Fortbestand eine Gesundung unserer Staatsfinanzen ausschließt. Ein günstiger Erfolg der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen liegt somit im höchsten Interesse des ganzen Volkes. Jeder Bürger ist daran in gleichem Maße interessiert. Gelingt die Gesundung, so wird der Staat nach langen Jahren der Bedrängnis und der Not zu einer neuen Ära aufsteigender Entwicklung gelangen.“ Dann sagt er, daß die breiteste Öffentlichkeit ihn in diesem Streben durch Mitwirkung unterstützen soll. Zum Schlusse schreibt der Herr Präsident (liest):

„Und so richten wir an alle den herzlichsten Appell, uns in unserem Werke hilfreich zur Seite zu stehen und unsere Bestrebungen durch verständnisvolle Mitwirkung zu unterstützen. Die Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen.“ Das war am 1. Oktober 1923.

Es erging dann eine Mitteilung des Herrn Generaldirektors Siegmund und ebenso eine Eintrittsmittteilung des Herrn Generaldirektors Maschat, worin er mitteilt, daß der Herr Ing. Foest-Monshoff zum Generaldirektor ernannt wurde. Und, hohes Haus, der Herr Generaldirektor Foest-Monshoff, der im Dezember 1928 als Generaldirektor berufen wurde, hat am 18. Jänner 1929 im Zentralausschuß des

österreichischen Eisenbahnpersonals folgende Ansprache an die Personalvertretung gerichtet (*liest*):

„Sehr geehrter Herr Nationalrat und Vorsitzender des Zentralausschusses! Sehr geehrte Herren!“ — Der Angesprochene ist der Herr Abg. Josef Lomschik gewesen. (*Liest*.)

„Wenn ich erst heute zu Ihnen komme, um Sie zu begrüßen und Ihnen die Freundeshand zu reichen, so ist die Ursache, daß ich dieser Herzenspflicht erst jetzt nachkomme, darin gelegen, daß ich in den ersten Wochen meiner Tätigkeit begreiflicherweise einer gewissen Überlastung ausgesetzt war, die sich um so fühlbarer machte, als ich nach meiner Ernennung infolge einer schon früher begonnenen zahnärztlichen Behandlung in den ersten Vormittagsstunden durch den Zahnarzt unausgesetzt in Anspruch genommen war.

Wenn ich von Freundeshand gesprochen habe, so bitte ich, dies nicht als eine Redewendung zu betrachten, sondern überzeugt zu sein, daß unter der rauhen Außenhülle, einer Schale, die sich bei gewissen Temperamenten manchmal allzu rauh zeigt, ein warmes Herz schlägt, das soziales Empfinden kennt.

Ihre und unsere Interessen laufen durchaus parallel. Wir können also nur Freunde sein. Wir müssen Freunde werden und bleiben. Wir ziehen an einem gemeinsamen Strang. Die Aufgabe, die wir gemeinsam zu lösen haben, ist so unendlich schwierig und groß, daß wir nur Schulter an Schulter im engsten Einvernehmen dieser Aufgabe gerecht werden können.

Ich will nicht an die Entstehungsgeschichte und an die Gründe, die zur Schaffung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ geführt haben, und auch nicht daran erinnern, welche Verhältnisse damals geherrscht haben. In gemeinsamer Arbeit haben wir den größten Teil des Schuttes abgetragen, aber kaum erst ist das Haus, in dem wir uns einrichten wollen, im Rohbau fertig. Unsere nächste gemeinsame Arbeit muß sein, dieses Haus so wohnlich einzurichten, daß wir nicht nach rechts und links zu schielen brauchen. Für diese Bestrebungen muß ich Ihre Unterstützung erbitten. Auch diese Einrichtung des Hauses, die ja der Zukunft dienen und ein besseres Wohlergehen begründen soll, wird reichliche und harte Arbeit kosten und wird auch da und dort Opfer fordern. Diese Opfer müssen gebracht werden, nicht um unsern Willen, sondern um unseres Volkes Zukunft und Ihrer Kinder willen. Es wird nicht zu lange dauern, dann werden auch die Älteren unter Ihnen von der Sorge erfüllt sein, was mit ihren Kindern geschehen soll. Es wird nicht allzu lange dauern, dann wird Sie diese Sorge bedrücken, und Sie werden sich dankbar und anerkennend an meine heutigen Worte erinnern, wenn es gelungen sein wird, den Eisenbahnerstand aufzubauen und die Zukunft Ihrer Kinder zu sichern. Mein Bestreben ist, aus Ihnen allen, vom Größten bis zum Kleinsten, eine große Eisenbahnerfamilie zu schaffen derart, daß der Beruf des Vaters auf den Sohn und von diesem

auf den Enkel übergeht. Mein eifriges Bestreben ist, die Grundlage dafür zu schaffen, daß sich in einer besseren Zukunft unseres Volkes diese große Eisenbahnerfamilie glücklich entwickle, daß die Glieder derselben in rastloser Tätigkeit sich selbst so stellen, daß sie aller Lebenshaltungsorgen enthoben sind. Ich bin industriell eingestellt. Ich kenne ein Minimum an Angestellten mit einem Optimum an Leistung und Bezahlung. Ich will, daß jeder so gestellt werde, daß er der Lebenshaltungsorgen enthoben sei. Das ist mein Ziel.

Ich will nur noch die Bitte an Sie richten: Vertrauen Sie dem Sprecher, der ein warmführendes Herz mit sozialem Empfinden vereinigt, und wenn ich Ihrem Obmann jetzt die Hand biete, dann reiche ich sie Ihnen allen mit der Bitte, mit uns mitzuarbeiten und das neue Haus wohnlich einzurichten, und mit dem aufrichtigen Versprechen, Ihr Freund sein zu wollen, und mit der Versicherung, daß ich aus Ihnen allen eine große, glückliche Eisenbahnerfamilie machen will.“

Wenn der Herr Generaldirektor Foest-Monschhoff diese Worte an die Eisenbahner richtete, so hatte er vollkommen recht. Denn die Eisenbahner bilden in ihrer Dienstleistung eine Familie. Mit jedem Lokomotivführer und Heizer müssen die Frau und die Kinder oft den Dienst machen, damit er nicht verschläft, damit er zum Zuge zurechtkommt, es muß ihm das Essen zubereitet und nachgetragen werden. Dasselbe gilt von dem Zugbegleitungspersonal. Die ganze Familie macht zusammen mit dem Vater Dienst, schon von früher Jugend an sind die Kinder mit den Dienstleistungen der Eisenbahner vertraut.

Wenn da die Vorgesetzten, der Präsident Günther, der Generaldirektor Foest, vernünftig mit dem Personal verhandelten, da muß man denn doch fragen, sind denn diese Herren die Opfer der eigenen Vernunft geworden? Und wenn der Herr Dr. Gryntschaf von einem Entlastungsgesetz spricht und davon, daß die Wirtschaft entlastet werden müßte, und wenn er gemeint hat, er wolle die Rechte der Eisenbahner nicht antasten, ja, haben denn die Personalvorschriften irgendeinen Einfluß auf die Wirtschaft? Herr Abg. Dr. Grailer behauptet in seiner Broschüre — auch der Herr Abg. Dr. Steiner hat sich mit Eisenbahnerfragen beschäftigt, obwohl er sich als Laie bekannt hat, und hat Bezug darauf genommen —, daß 3700 Eisenbahner enthoben sind, und der Herr Vizekanzler hat sich hinauszitiert in einer Versammlung, deren Bericht in der „Reichspost“ als Leitartikel erschienen ist, und zwar gleich auf 4500. Was ist nun richtig? Ich stelle fest, daß im ganzen Bundesgebiet 66 Enthobene sind. Diese 66 Enthobenen bei allen Bundesbahndirektionen haben ein Kanzleipersonal, Dienstkräfte, Schreiberinnen für Gesuche u. dgl. von 27 Personen. Das macht zusammen 93. Alle diese 93 Personen werden vom Gesamtpersonal bezahlt (*Hört! Hört!*), das Gehalt

und der Lohn werden der Bundesbahn rückerstattet. (*Hört! Hört!*) Ja, noch mehr: die Bundesbahn bezahlt nicht einmal die sozialen Beiträge für Krankenkasse oder Pensionsinstitut. Auch das bezahlt das Gesamtpersonal. (*Hört! Hört!*) Ist denn da irgendeine Verbindung zu machen? Wen kümmert denn das? Wenn ich es vom sozialen Standpunkt nehme, so sind eben um diese 93 Bedienstete mehr bei den Bahnen, die von der Opferfreudigkeit des Personals bezahlt werden, so daß wir um 93 weniger Arbeitslose zu verzeichnen haben.

Die Vertrauensmänner des Eisenbahnpersonals haben mit Rücksicht darauf, daß der Herr Vizekanzler als Regierungsmitglied vollständig unwahre Behauptungen aufgestellt hat, an ihn öffentlich das Ersuchen gestellt, er möge sie, die Vertrauensmänner der Eisenbahner, zu sich beschreiben, die ihm dann wahrheitsgemäße Auskunft geben werden, damit er nicht mit Unwahrheiten belastet in der Öffentlichkeit herumgehe. Als Parteimann kann er lügen, wie er will, aber als Mitglied der Regierung geziemt es ihm absolut nicht, Unwahrheiten gegen eine so hervorragende Organisation, wie es die Eisenbahner sind, in der Öffentlichkeit zu verbreiten, ohne daß er es zurücknimmt. (*Lebhafter Beifall.*)

Weil der Herr Abg. Steiner die Behauptung von den 3700 Vertrauensmännern aufgestellt hat, so wollen wir uns einmal die Geschichte anschauen, wie es bei der Bundesbahn in Innsbruck aussieht. Ich bitte: Salzburg—Bregenz, Ruffstein—Brenner bis Selztal, das sind drei Bundesländer. Da haben wir zehn Entlohene, die vom Personal bezahlt werden. Von den zehn Entlohenen sind 1 Jurist, 1 absolvierter Mittelschüler, das ist der Stationschef Preßien, dann 3 Lokomotivführer, 2 freigewerkschaftliche und 1 deutsch-nationaler, 1 Zugbegleiter, 1 vom Stationspersonal, 1 von der Werkstätte, 2 von der Bahnerhaltung, davon ist einer christlichsozial; die christlich-soziale Organisation hat den Oberinspektor Hämmerle zurückgezogen und ihn durch einen Oberbauarbeiter ersetzt. In Dienstangelegenheiten, bei Stellenplanverhandlungen und beim Abbau sind immer die Beschlüsse einvernehmlich mit allen Gewerkschaften gefaßt worden, und es ist niemals auch nur ein Terrorfall vorgekommen, ebenso bei den Postenbesetzungen. Das Arbeiten zwischen der Direktion und der Personalvertretung war stets ein gutes. Die Leistungen in den meisten Gruppen sind viel höher als in der Vorkriegszeit. Ich habe diese Dinge bereits ausgeführt und will nur noch eine Einzelheit hervorheben, die die Liebe des Personals zum Dienst kennzeichnet.

In verschiedenen Gegenden spielen die Transporte zu gewissen Jahreszeiten eine besondere Rolle. Die Eisenbahnvorschriften besagen, daß hiezu genügend geschultes Personal vorhanden sein muß. Wenn nun zum Beispiel der normale Güterverkehr über den Brenner 20 Güterzugspartien beträgt und nun —

nehmen wir an — 300 Waggon ägyptischer Zwiebeln nach Deutschland befördert werden sollen, die wegen ihrer Verderblichkeit rasch transportiert werden müssen, so müßte man, wenn die Bahn den Vorschriften Genüge leisten wollte, 14 Tage vorher das Personal aus den Werkstätten nehmen und umschulen, instruieren und Unterrichtsfahrten machen lassen, um dann die Züge mit den notwendigen Bremsern besetzen zu können. Was tut aber das Personal in der Einsicht, daß für solche Zufälligkeiten Vorsorge getroffen werden muß? Das Innsbrucker Lokomotiv- und Fahrdienstpersonal hat sich bereit erklärt, in außergewöhnlichen Fällen, wenn Salat, Kirichen, Drangen, also verderbliche Fruchtarten, zu einer gegebenen Frist befördert werden müssen, den Dienst ohne Rücksicht darauf, wieviel Dienststunden es zu leisten hat, zu versehen, um der Bahnverwaltung nicht unnütze Ausgaben zu machen.

Das Dienstrecht der Eisenbahner! Ich war durch viele Jahre Mitglied der Personalkommission der Südbahn, Fachgruppe Fahrpersonal. Ich kenne die Schwierigkeiten der Verhandlungen, ich kenne aber auch den jahrzehntelangen Kampf, den wir um die Anerkennung der Vertrauensmänner mit den Bahnverwaltungen geführt haben. Die Südbahn hat viel früher als die Bundesbahnen die Personalkommission eingeführt, und nach dem Kriege hat sich dann das Vertrauensmännersystem bei den Bundesbahnen auf Grund des Betriebsrätegesetzes durchgesetzt.

Sie behaupten in der Vorlage, daß das Dienstrecht der Eisenbahner bisher nicht fertiggestellt wurde. Das Gesetz vom Jahre 1923 hat eine Frist gestellt. Richtig ist, daß bereits vier Entwürfe zwischen dem Personal und der Verwaltung zur Verhandlung gestanden sind, daß es aber, weil die Verwaltung bedeutende Verschlechterungen vornehmen wollte, zu keiner Einigung gekommen ist. Es handelt sich dabei vorwiegend um einige Paragraphen. In einem Jahresbericht heißt es, daß die Bundesbahn einige tausend Wohnungen gebaut habe. Wir wissen nicht, wo; das muß erst kontrolliert werden. Wir haben in Tirol keine bekommen, es sei denn, daß Sie aufgelassene Wächterhäuser, die an pensionierte und abgebaute Bahnmeister, die aus ihren Dienstwohnungen heraus mußten, abgegeben wurden, darunter verstehen. Die Wohnungsfrage spielt nun bei Besetzungen eine wichtige Rolle. Wenn im Dienstweg eine Stelle ausgeschrieben wird, heißt es immer, der Bewerber um diesen Posten muß den Wohnungsnachweis erbringen. Das ist bei der Wohnungsnot ein Ding der Unmöglichkeit. Sie kennen den Streit, den wir wegen der 92 Waggonbewohner in Innsbruck mit dem Herrn Finanzminister Kienböck gehabt haben, der auf einmal sein Programm geändert und keine Wohnungen dort gebaut hat. Es ist das also ein Punkt, der beim Vertragsverhältnis und im Dienstrecht eine einschneidende Rolle spielt. Wenn die Bundesbahnverwaltung gewollt hätte, in dieser Beziehung wäre es sehr leicht

zu einer Einigung gekommen. Es müßte nicht sein, daß vier Vorlagen, die bereits oftmals besprochen worden sind, an dem Widerstand der Bahnverwaltung scheiterten.

Ich hätte nur noch die Pensionen zu besprechen. Nach der Gesetzesvorlage soll die Regierung das Recht erhalten, Pensionen im Verordnungswege abzuändern. Hier drückt uns eine Beforgnis, weil nämlich in dem Motivenbericht steht, bis auf weiteres will die Regierung nichts ändern. Wenn der hochverehrte Herr Vertreter der Industriellen, der Herr Dr. Grynitschak, so sein soziales Empfinden hervorhebt und erklärt, nichts von den Rechten der Bediensteten soll angetastet werden, das fällt ihnen gar nicht ein, so muß ich denn doch besorgt an ihn die Frage richten, was dieser Satz bedeutet, daß die Regierung bis auf weiteres nichts ändern will. Sind ihm die Forderungen der öffentlichen Angestellten bekannt, die unter Hinweis auf die Eisenbahner ebenfalls die 90 Prozent Pension verlangen, und soll da die Regierung die Machtbefugnisse in die Hand bekommen? Ist das die Andeutung, daß sie den bestehenden Zustand verschlechtern will, daß man die betrogenen Altpensionisten in dem Sinn anpassen will, daß man die Neupensionisten zu Altpensionisten macht? Hier muß Klarheit geschaffen werden. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit, daß solche versteckte Sätze mit Bezug auf einen geplanten Betrug aufscheinen. Es kann auch nicht im Interesse der christlich-sozialen Partei gelegen sein, daß man so vorgeht, anstatt daß die Bundesbahnen die Altpensionisten zu Neupensionisten machen, wie es ja ihre Pflicht wäre. Wir werden ja im Ausschuß noch Gelegenheit haben, über dieses Kapitel zu sprechen. Wäre das geplant, so wäre dies ein unerhörter Betrug am Personal.

Was die Leistungen in den Werkstätten, beim Verkehr, beim Oberbau betrifft, so will ich mir vorbehalten, diese Sache im Ausschuß vorzubringen. Wir werden ihnen dort statistisches Material zur Verfügung stellen und glauben, durch sachliche Behandlung dieses Gesetzes Sie zur Überzeugung zu bringen, daß Sie mit uns einstimmen in den Ruf: Hände weg von einem Personal, das zehn Jahre hindurch mehr als seine Pflicht geleistet hat! Kein Antasten seiner erworbenen Rechte! Es wäre ein Irrtum, zu glauben, daß die Dienstfreudigkeit der Eisenbahner andauern würde, wenn ihnen erworbene Rechte durch ein Gesetz weggenommen würden. Die einzelnen vom Herrn Abg. Ertl angeführten Fälle sind gewiß bedauerlich, wenn sie sich tatsächlich so abgespielt haben, wie er sie geschildert hat. Wir wollen das gewiß nicht. Wir haben in den einzelnen Direktionen überall den Nachweis erbracht und können ihn erbringen, daß wir die politische Seite vom Eisenbahnbetrieb fernhalten wollen. Wenn Sie, meine Herren, mit uns sind, werden Sie ein arbeitsfreudiges Personal erhalten, aber nur dann, wenn Sie seine Rechte unangetastet lassen. Ich bin überzeugt davon, daß es nicht möglich sein wird, das Gesetz gegen die Interessen der

Eisenbahner zu beschließen, denn damit würden Sie einen vollständig falschen Wechsel einstellen und sich auf einem Nebengeleise befinden. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Während vorstehender Rede hat Präsident Dr. Gürtler den Vorsitz übernommen.)*

Damit ist die erste Lesung beendet. Die Regierungsvorlage (B. 508) wird dem Ausschuß für Verkehrswesen zugewiesen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (B. 493): Bundesgesetz, womit das Gesetz vom 29. März 1869, R. G. Bl. Nr. 67, über die Volkszählung abgeändert wird (B. 510).

Berichterstatte **Doppler**: Hohes Haus! Die bisher geltenden Vorschriften über die Volkszählung sind im Gesetz vom 29. März 1869, R. G. Bl. Nr. 67, niedergelegt. In manchen Punkten zeigen sie sich veraltet und bekundenden Ideen, die auf die erste zur Theresianischen Zeit vorgenommene Zählung zurückgehen und durch die moderne Entwicklung der Statistik weit überholt sind. Da in absehbarer Zeit wieder eine Volkszählung stattzufinden hat, sah sich die Bundesregierung genötigt, dem Nationalrat einen Gesetzentwurf zur Abänderung dieser nunmehr unbrauchbar gewordenen Bestimmungen vorzulegen. Dies geschah mit der Vorlage der Bundesregierung (B. 493).

Der Verfassungsausschuß hat sich, wie der dem hohen Haus vorliegende Ausschußbericht (B. 510) näher ausführt, mit dieser Materie in mehreren Sitzungen beschäftigt. Es erwies sich hiebei als notwendig, die Regierungsvorlage in formeller und sachlicher Beziehung einer Umgestaltung zu unterziehen.

Ohne in die Details einzugehen, halte ich es für notwendig, die drei wichtigsten Merkmale der Neuerungen hervorzuheben. Diese sind:

Erstens die Verlegung des Stichtages der Zählung. Bisher war derselbe mit dem 31. Dezember fixiert. Nunmehr wird bestimmt, daß die Volkszählung an der Wende eines jeden Jahrzehntes innerhalb der voroder nachgehenden sechs Monate vorzunehmen ist. Es wird eine gewisse Bewegungsfreiheit für die Zählung vorgesehen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, in Durchführung dieser gesetzlichen Bestimmungen nunmehr fallweise den Stichtag vorzuschreiben. Die Minderheit vertrat allerdings den Standpunkt, daß der Spielraum von sechs Monaten zu groß sei, und von dieser Seite wurde der Antrag gestellt, eine Frist von nur zwei Monaten einzuräumen. Die Mehrheit des Ausschusses hat sich aus Zweckmäßigkeitsgründen für die sechsmonatige Frist entschieden, so daß auf diese Weise auch Sommerzählungen ermöglicht werden.

Eine zweite Neuerung besteht darin, daß in Zukunft das Schwergewicht bei der Zählung auf die Erfassung der Wohnbevölkerung gelegt wird. Nach dem bisherigen Gesetz wurde die Erfassung der im Ort anwesenden Bevölkerung ins Auge gefaßt. Es reichten damals die technischen Mittel nicht aus, um zum heutigen

System überzugehen. Nunmehr kann festgestellt werden, daß die technischen Schwierigkeiten überwunden sind und die Erfassung der Wohnbevölkerung daher möglich geworden ist. Österreich folgt hierbei dem Beispiele einer Reihe anderer Staaten, die uns auf diesem Wege vorangegangen sind.

Schließlich unterscheidet sich die Vorlage vom heute geltenden Gesetz dadurch, daß nunmehr strenge Vorschriften über die Geheimhaltung der gemachten Angaben vorgesehen sind. Durch diese Neuerung ist zu erwarten, daß die Beantwortung der Fragen im Interesse einer zielführenden Statistik eine völlig wahrheitsgetreue sein wird.

Bei der Beratung im Ausschuß wurde auch die Frage der Erfassung der Nationalität angeschnitten. Gleichzeitig wurden Wünsche in bezug auf die Erhebung der Wohnverhältnisse laut.

Zu diesen beiden Fragen liegen befriedigende Erklärungen seitens der Regierung und des Präsidenten des Bundesamtes für Statistik vor, die im schriftlichen Bericht festgehalten sind.

Seitens der Mehrheitsparteien wurde durch die Abg. Doppler, Glesin und Zangel eine Entschließung beantragt, womit die Bundesregierung aufgefordert wird, im Verordnungswege Vorsorge zu treffen, daß die im Haushalt als Hausfrauen tätigen Frauen als besondere Gruppe gezählt werden. Die Entschließung wurde vom Ausschuß angenommen und wird dem hohen Haus ebenfalls zur Annahme empfohlen. Dagegen wird beantragt, die seitens der Minderheit vertretenen Minderheitsanträge abzulehnen.

Ich erlaube mir, namens des Verfassungsausschusses den Antrag zu stellen:

„Der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen,
2. die beigedruckte Entschließung annehmen.“

(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Sorvatek: Hohes Haus! Es ist ein altes Übel der österreichischen Regierungskunst, daß die amtliche Statistik vernachlässigt wird, daß der Bundesminister für Finanzen jeweilig zu wenig Mittel zur Verfügung stellt, um das notwendige Zahlenmaterial, das erhoben und vor allem verarbeitet werden soll, entsprechend bearbeiten zu können. Ein einwandfreies statistisches Zahlenmaterial ist unbedingt notwendig und erforderlich, ist eigentlich grundlegend für jede vorausschauende Verwaltung, aber auch ebenso notwendig bei wichtigen politischen Entschließungen, und es kann desselben bei verschiedenen volkswirtschaftlichen Maßnahmen nicht entzogen werden. Gerade in der jetzigen Zeit, wo Österreich von einer so schweren Wirtschaftskrise heimgesucht ist, wo eine Reihe von Dingen neu geordnet werden sollen, wäre es von größter Wichtigkeit, die Volkszählungsergebnisse des Jahres 1923 entsprechend

verarbeitet zu sehen. Wir müssen aber feststellen, daß gerade das Ergebnis der Volkszählung des Jahres 1923 zum größten Teil unbearbeitet in den Kellern magaziniert ist und einem natürlichen Verfall entgegengeht.

Als die Volkszählung für 1923 ausgeschrieben werden sollte, ist es einigen Wichtigtuern eingefallen, zu glauben, man könne die Rassenfrage irgendwie erheben und durch statistische Feststellungen lösen. Jeder Vorausschauende wußte, es kann da nur eine Blamage herauskommen, es kann da nur unbrauchbares und lächerliches Material gesammelt werden. So ist es auch gekommen. Was hätte die amtliche Statistik anfangen sollen zum Beispiel mit Antworten auf die Rassezugehörigkeit des einzelnen, mit Antworten: weiße, kaukasische, indogermanische Rasse oder gar dolichocephal-orthognath? (Heiterkeit.) Es ist damals ein allgemeines Schmunzeln in der Bevölkerung und vor allem in der Presse wahrzunehmen gewesen, und eigentlich hätte sich berechtigterweise ein homerisches Gelächter erheben sollen, daß man eine derart unglückliche Frage stellte, die kein Ergebnis erzielen konnte. (Dr. Jerzabek: Das ist Ihre Meinung!) Das ist nicht nur meine Meinung, sondern die Meinung sehr vieler Denkender in Österreich. Jedenfalls war dieses Material vollkommen unbrauchbar, und damit ist scheinbar auch das Interesse für das brauchbare Material, das einen großen Gelbtaufwand erforderte, geschwunden und soviel wie nichts vom Volkszählungsergebnis des Jahres 1923 verarbeitet worden. Wiederholt haben meine Parteigenossen gefordert, der Finanzminister solle die notwendigen Mittel bereitstellen, um das brauchbare Material eingehend bearbeiten zu können, weil die Zahlen, die aus der Vorkriegszeit stammen, nicht mehr entsprechen und genügen und kein klares Bild der Verhältnisse mehr geben. Dies ist nicht möglich gewesen, man hat in Österreich für wissenschaftlich-statistische Verarbeitung kein Geld, wohl aber für eine Reihe anderer, weniger wichtige Dinge. Jedenfalls geht die Mär um — ihr wurde allerdings vom Präsidenten des Bundesamtes für Statistik widersprochen —, daß das ganze Zahlenmaterial des Jahres 1923 sich in einem sehr desolaten Zustande befinde und daß es zum Teil bereits von Mäusen und Ratten aufgefressen sei. Unserer Forderung wurde nicht Rechnung getragen. Die Regierung, vor allem der Herr Finanzminister Dr. Kienböck, hat die notwendigen Mittel verweigert, und so ist damit eigentlich auch jetzt schon das Zählungsergebnis der Volkszählung, die nun in kurzer Zeit stattfinden soll, entwertet, denn es fehlt natürlich das notwendige Vergleichsmaterial. Die Distanz des Zählungsmaterials aus der Vorkriegszeit zu dem jetzt zu erwartenden ist so groß, daß eine Reihe von Schlüssen nicht wird gezogen werden können, und es wäre daher höchste Zeit und unbedingt notwendig, daß man dieses Veräumnis möglichst bald gutmacht. Das ist auch der Grund, weshalb meine

Parteifreunde in einer Minderheitsentschließung sagen (*liest*):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine den Bedürfnissen der Gesetzgebung, der Verwaltung und der Wissenschaft genügende Bearbeitung der Volkszählung von 1923 anzuordnen und die erforderlichen Mittel vom Nationalrat zu beanspruchen.“

Leider wurde uns schon im Ausschuß durch den Herrn Minister Schumy mitgeteilt, der Herr Finanzminister könne nicht sagen, ob er die Mittel bereit habe, das heißt, man will dieser Minderheitsentschließung nicht zustimmen, und man wird viel Geld, das man ausgegeben hat, nicht mehr verwerten können und damit die neue Volkszählung auch teilweise entwerten.

Es ist natürlich klar, daß, wenn diese Erfahrungen schon bestehen, man mit gewissen Befürchtungen der neuen Vorlage entgegensehen mußte, und die Befürchtungen waren auch nur zu sehr berechtigt. Die ganze Volkszählung wird verfehlt aufgebaut, wenn das, was der Herr Abg. Doppler als Referent hier begrüßt, gemacht wird. Es wird nämlich, statt die ortsanwesende Bevölkerung zu zählen, die Wohnbevölkerung gezählt werden, das heißt jene Bevölkerung, die im Orte ständig wohnt. Man wird damit an jene, die die Auskünfte zu erteilen haben, die die Daten angeben sollen, ganz unmögliche Anforderungen stellen, denn es müssen dann die anwesenden Ortsansässigen auch die Daten für jene angeben, die augenblicklich im Orte nicht anwesend sind, die man aber noch zu der ortsansässigen Bevölkerung zählen will. Das ist einfach praktisch ganz unmöglich, und wir werden daher wieder eine Reihe von sehr labilen und sehr unklaren Zahlen bekommen. Außerdem wird das Zahlenmaterial zum großen Teil Lücken aufzeigen, vor allem deshalb, weil natürlich die im Orte Wohnhaften die Daten der Abwesenden zum großen Teil nicht werden wissen können und überdies bei der Angabe dieser Daten werden sehr vorsichtig sein müssen, um nicht Gefahr zu laufen, mit den Strafbestimmungen, die im Gesetze vorgesehen sind, in Konflikt zu geraten. Es wurde im Ausschuß die ganz konkrete Frage gestellt: Was versteht man unter der Wohnbevölkerung? Darauf wurde von Herrn Professor Winkler geantwortet, man werde einen bestimmten Zeitraum in den Erläuterungen annehmen, etwa drei Monate; alle jene, die in einem Orte ortsansässig sind und sich nicht mehr als drei Monate aus dem Orte entfernt haben, werden nun zur Wohnbevölkerung mitgezählt werden. Man kann sich vorstellen, daß eine Anzahl von Daten nicht wird erbracht werden können, daß zum Teil Fehlzählungen stattfinden werden und daß das Material besonders in jenen Gebieten, wo auf die etwas kniffligen Erläuterungen von Seiten der Bevölkerung nicht eingegangen werden kann, ganz unmöglich herauskommen wird. Wohin werden zum Beispiel die Studenten gezählt werden? Wohin wird man die Reisenden zählen? Wohin wird man diejenigen

zählen, die irgendwohin auf Besuch gefahren sind und dort längere Zeit verweilen? Es ist nicht möglich, ein einwandfreies Material zu bekommen, und die Hinweise auf die Ergebnisse in Deutschland oder in Nordamerika können uns deshalb nicht imponieren, weil wir die österreichischen Verhältnisse und den ganz verschiedenen Bildungsstand in den einzelnen Gebieten unseres Vaterlandes berücksichtigen müssen. Aus diesem Grund hat mein Parteifreund Abg. Dr. Bauer den Antrag gestellt, es möge einfach bestimmt werden (*liest*): „In jeder Ortschaft ist die gesamte anwesende Bevölkerung zu zählen.“ Damit aber dem Wunsche der Bundesregierung Rechnung getragen wird, wurde hinzugefügt (*liest*): „Dabei sind die Personen, die in der Ortschaft ihren Wohnsitz haben, besonders zu ermitteln.“ Es wäre in dem Fall sicher erreicht worden, daß die anwesende Bevölkerung eindeutig gezählt worden wäre und daß ein ziemlich genauer Rückschluß auf die eigentliche Wohnbevölkerung hätte gezogen werden können. Dieser Antrag wurde im Ausschuß abgelehnt und liegt nun als Minderheitsantrag vor.

Dieser unglückselige Aufbau der Zählarbeit wird aber nun noch außerordentlich durch den Einfall verschlechtert, an Stelle der Zählung in den Wintermonaten zur Zählung in den Sommermonaten überzugehen. Gerade in Österreich ist während der Sommermonate die Bevölkerung vollkommen umgeschichtet; nicht nur, daß wir sehr viele Leute in den Sommerfrischen haben, daß sehr viele Leute sich auf Wanderungen befinden, daß eine sehr große Anzahl von Menschen als Badegäste irgendwo weilen, sind ganze Berufsgruppen, ein großer Teil des Hotel- und Gastgewerbepersonals, alle zur Bauarbeiterschaft gehörigen Berufsgruppen und schließlich ein nicht unbedeutender Teil von landwirtschaftlichen Arbeitern von ihren Wohngemeinden abwesend und durch viele Monate in ganz anderen Gebieten tätig. Es wird auch hier zum Teil mit der dreimonatigen Frist das Auslangen nicht gefunden werden, und es wird daher tatsächlich die Wohnbevölkerung nicht gezählt werden, sondern nur zum Teil die Wohnbevölkerung, zum Teil aber die ortsanwesende Bevölkerung. Man wird daher wohl eine Zählung erhalten, die der Berufsumschichtung entspricht, die aber den eigentlichen stabilen Verhältnissen in Österreich nicht entspricht.

Dabei ist noch zu bedenken, daß man während der Sommerszeit — allerdings hat der heurige Sommer eine besonders lebhafteste Beschäftigung für viele Arbeitslose nicht gebracht — eine Reihe von Berufen oder, sagen wir, Beschäftigungen feststellen wird, die von Leuten ausgeübt werden, die eigentlich ursprünglich einen anderen Beruf hatten, das heißt Leute, die tatsächlich Schlosser, Metallarbeiter sind, in irgendeinen bestimmten Beruf hineingehört haben, werden im Sommer die Gelegenheit ergreifen, um ihrer Arbeitslosigkeit zu entgehen, indem sie irgendeine beliebige Beschäftigung annehmen. Man wird daher,

wenn man die Ergebnisse der Volkszählung auch zu einer Berufszählung oder Erhebung der Berufe verwenden will, zu vollkommen falschen Ergebnissen gelangen. Es wurde auch angeführt, daß die Sommerzeit weitaus günstiger für die Viehzählung sei. Das Gegenteil ist richtig. Während der Wintermonate ist das Vieh beheimatet im Stall, während es im Sommer vielfach auf den Weiden und Triften ist, und es wird daher nicht richtig und eindeutig erfaßt werden können.

Andererseits müssen wir zugeben, daß es wichtig ist, daß die Bundesregierung nicht an einen bestimmten Kalendertag gebunden ist. Das alte Gesetz schreibt den 31. Dezember als Zähltermin vor. Aus mannigfachen Gründen empfiehlt sich der 31. Dezember nicht. Es würde aber ein Spatium von vielleicht zwei Monaten vor- und zwei Monaten nachher vollkommen genügen. Daher sagt der Minderheitsantrag, der gestellt wurde, es wäre an Stelle von „sechs Monaten“ zu setzen „zwei Monaten“, das heißt es hätte dann die Regierung die Möglichkeit, zwischen den Monaten November bis einschließlich Februar einen Tag zu wählen, an dem die Zählung vorgenommen werden könnte, und es hätte das auch den Vorteil, daß dann die Zählergebnisse der sogenannten Betriebszählung, die erfreulicherweise in Durchführung begriffen ist, und der Volkszählung, von verschiedenen Jahreszeiten ausgehend, ganz klare und eindeutige Schlüsse auf den Berufswechsel und auf die Beschäftigungsdichte u. dgl. ermöglichen würden. Dieser Antrag hat die Zustimmung der Mehrheit des Ausschusses nicht gefunden.

Wir haben uns auch in einer Reihe von anderen Dingen ebenfalls bemüht, die Mehrheit des Ausschusses davon zu überzeugen, daß die Regierungsvorlage nicht genügend vorbereitet ist und daß sie einer Abänderung bedarf. In einigen Dingen sind tatsächlich Abänderungen erfolgt, aber gerade in den grundlegenden nicht. Gscheitert ist vielleicht die Sache an der Interesselosigkeit der Mitglieder des Ausschusses. Soweit ich mich erinnern kann, hat ein einziges Mitglied der Mehrheitsparteien einmal ganz kurz zu diesem Gegenstand gesprochen. Ich glaube, es ist auch bis zu einem gewissen Grade eine Verbeugung vor der allmächtigen Bureaucratie, die man jetzt bei uns im Hause und in den Ausschüssen immer stärker bemerkt. Ich habe früher schon erwähnt, die Vorlage war eigentlich salopp vorbereitet, und es hat sehr energischer Einwendungen meiner Parteifreunde Bauer und Austerlitz bedurft, um die verfassungsrechtlichen Unmöglichkeiten aus der Vorlage auszuschneiden und ihr ein Gesicht zu geben, daß sie wenigstens in diesem Sinne mit gutem Gewissen dem Hause unterbreitet werden kann.

Ich weiß, Sie werden die Minderheitsanträge ablehnen. Sie werden sie ablehnen, weil Sie vielleicht glauben, bei dieser Art Zählung irgendwie politisch gewinnen zu können. Sie belasten sich aber mit aller Verantwortung für die fragwürdigen Daten, die

wir erhalten werden, und für die zwecklose Ausgabe ganz bedeutender Mittel.

Ein typisches Beispiel will ich noch dafür anführen, wie die Mehrheit des Ausschusses einer Einsicht unzugänglich war. Schon im alten Gesetz war vorgesehen, daß besondere Rücksicht genommen werden soll auf die Erhebung der Wohnungsverhältnisse. Es heißt im § 16 der Vorschriften über die Vornahme der Volkszählung im letzten Satz des ersten Absatzes (*liest*): „Die Beschreibung der Wohnungsverhältnisse hat nur in den volkreichsten Städten Platz zu greifen.“ Nun, wir schlagen uns in Österreich seit elf Jahren mit der Frage der Wohnungsverföhrung, mit der Wohnungsnot überhaupt herum, und es wäre von allergrößter Wichtigkeit, eine genaue Erhebung über die Wohnungsverhältnisse vor allem in jenen Gebieten zu erhalten, in denen die Leute in Mietwohnungen beheimatet sind. Wir haben daher vorgeschlagen, es möge an Stelle dieses unklaren Satzes und an Stelle des Regierungsvorschlages, der gelautes hat: „... in Städten und Märkten mit mehr als 10.000 Einwohnern“, eine nähere Bestimmung aufgenommen werden, die klar und deutlich sagt, in welchen Orten diese Wohnungszählung und Wohnungserhebung stattfinden soll. Es wurde sogar vom Herrn Minister Schumy anerkannt, daß eine solche Erhebung wichtig und notwendig wäre, und wir haben das in die Form gebracht: „Der Bundeskanzler wird aufgefordert, die Ermittlung der Wohnungsverhältnisse mindestens für alle nach der Gesetzgebung der Vorkriegszeit hauszinssteuerpflichtigen Orte anzuordnen.“ Das hätte bedeutet, daß alle jene Orte, in denen der größere Teil der Parteien in Mietwohnungen wohnt, in diese Zählung hätten einbezogen werden müssen. Es ist vollkommen unerfindlich, warum dieser Antrag abgelehnt wurde und warum man sich nun mit einer Bestimmung begnügt, die einfach jede, auch die engste Auslegung zuläßt. Es heißt jetzt nur mehr „... in größeren Gemeinden (Ortschaften)“, und es ist der Regierung und ihrer Verordnungsgewalt ganz überlassen, was sie unter den größeren Gemeinden, beziehungsweise Ortschaften verstehen wird.

Sie setzen sich immer wieder auch über rein sachliche Argumente einfach hinweg. Ich erinnere Sie zum Beispiel an das Bürgerlistengesetz. Als wir das im Verfassungsausschuß behandelt haben, wurde die Frage gestellt: Was meinen Sie — was wird allein nur für den Bund an Kosten sich ergeben? Da hat es geheißen: Ganz unbedeutend, gar nicht der Rede wert, was das kosten wird! Nun haben wir vor wenigen Tagen auf dem Tisch des Hauses eine Regierungsvorlage (B. 506) gefunden, aus der hervorgeht, daß für das heurige Kalenderjahr allein dieses Bürgerlistengesetz dem Bunde eine Last von 2,763.000 S auferlegt. Wenn ich dazu noch die ganz gewaltige Last rechne, die alle Gemeinden in Österreich tragen werden, so muß ich schon sagen, daß das eine etwas leichtfertige Art ist, über die Dinge im Ausschusse Auskunft zu geben,

und daß da schließlich Belastungen herauskommen, die bei der augenblicklichen Notlage gewiß ungerechtfertigt sind. Es geht einfach so nicht. Wir hätten ein gutes Erhebungsmaterial wirklich blutnotwendig. Es ist ja im Ausschuß erwähnt worden, es sei auch aus verfassungsrechtlichen Gründen notwendig, die Zählung in der Form vorzunehmen, es sei das auch schon im Hinblick auf steuerrechtliche Bestimmungen notwendig. Ich glaube, daß Ihnen da irgendein Hoffnungsschimmer aufgeht. Sie könnten irgendwie die sozialdemokratischen Gemeinden etwas ausweichen. Das wird Ihnen gewiß nicht gelingen, aber Sie wischen selbst die Sachlichkeit und die Verantwortlichkeit aus, und unsere Befürchtungen werden gewiß in Erfüllung gehen.

Noch an einem Beispiel kann man das so gut illustrieren. Unter der tagativen Aufzählung jener Dinge, die gezählt werden sollen, also Geschlecht, Alter, Religion, Familienstand, Heimatberechtigung usw., heißt es dann zum Schluß: „Beruf oder Beschäftigung.“ Es wäre nun naheliegend gewesen, das „oder“ zu streichen und zu sagen „Beruf und Beschäftigung“. Das wird ja in vielen Fällen zusammenfallen, in sehr vielen Fällen wird es auch etwas Verschiedenes sein. Es wäre nun von größter Wichtigkeit, diesen Unterschied, der ein Bild der Berufsumschichtung ergibt, zu erheben. Es ist das aber einfach mit der Bemerkung, daß ausgerechnet diese Erhebung zu teuer kommen würde, abgelehnt worden.

Ich muß also sagen, daß diese Vorlage, wie sie jetzt nach der Ausschußberatung dem hohen Hause vorliegt, unsere Befürchtungen nicht beseitigt hat. Wir haben rechtzeitig, und zwar eingehend, im Ausschusse vor dieser Lösung der Frage gewarnt. Wenn die Volkszählung nicht ein brauchbares Material ergeben wird, wenn die Statistik wenig damit wird anfangen können, so wird die Verantwortung zur Gänze auf Sie fallen. Wir können einer derart unbrauchbaren Vorlage unsere Zustimmung nicht geben. (*Lebhafter Beifall.*)

Damit ist die Aussprache beendet.

Das Gesetz wird unter Ablehnung der Minderheitsanträge I und II in der Fassung des Ausschusses in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Die vom Ausschusse vorgeschlagene Entschließung wird angenommen, die beiden Minderheitsentschlüsselungen werden abgelehnt.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über den Antrag der Abg. Zangel, Jarboch, Dr. Schönbauer, Dematy, Teufel, Krobath u. Gen. (219/A), betr. Maßnahmen zur Förderung des Absatzes der Weinbauprodukte (B. 513).

Berichterstatte **Stricknig**: Hohes Haus! Der vorliegende Antrag betrifft Maßnahmen zur Förderung

des Absatzes der Weinbauprodukte. Die Krise im Weinbau ist hauptsächlich auf die Absatzkrise zurückzuführen, und es ist daher notwendig, daß der Absatz gehoben wird und daß seitens des Bundes Maßnahmen ergriffen werden, welche zur Beseitigung dieser Absatzkrise beitragen. Im Antrage wird besonders darauf verwiesen, daß zum Beispiel in den Speisewagen auf den Österreichischen Bundesbahnen zum Großteil ausländische Weine verkauft werden. Es ist notwendig, daß hier auch österreichische Weine zum Ausschank gebracht werden. Ebenso verhält es sich auf den Bahnhofrestaurationen. Auf den größeren Bahnhofrestaurationen werden die österreichischen Weine nicht berücksichtigt, und ich glaube, es wird ein leichtes sein, seitens der Bundesregierung, besonders dann, wenn es sich um den Abschluß neuer Pachtverträge handelt, dahin zu wirken, daß in unseren Bahnhofrestaurationen in erster Linie österreichische Weine verabsolgt werden. Auch bezüglich der öffentlichen Anstalten, speziell der Krankenanstalten, wird es notwendig sein, dahin zu wirken, daß in erster Linie Weine österreichischer Provenienz verabreicht werden. Ich halte das für um so selbstverständlicher, als unsere österreichischen Weine vielfach besser sind als die ausländischen. Es handelt sich nur darum, daß hier von seiten des Bundes die nötigen Maßnahmen getroffen werden.

Ähnlich ist es bei der Förderung unseres Exportes. Ungarn unterhält zum Beispiel in fünf Staaten Weinhäuser, die zu Propagandazwecken dienen. Es wird notwendig sein, daß auch auf diesem Gebiete von seiten der Regierung etwas unternommen wird, um die Absatzkrise im Weinbau zu beseitigen.

Die Herstellung alkoholfreien Traubensaftes wird seitens der Regierung eine besondere Unterstützung finden müssen. Ich möchte ganz besonders darauf verweisen, daß diese alkoholfreien Getränke speziell für unsere Jugend in Betracht kommen, da es entschieden viel besser ist, wenn dieser Saft alkoholfrei getrunken wird als so, wie es bisher der Fall war.

Eine ganz besondere Berücksichtigung sollte auch unsere Tafeltraubenkultur finden. Wien allein verbraucht zum Beispiel im Jahre bei 800 Waggon Trauben. Wenn dieser Traubenkultur besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird, so meine ich, daß das auch zur Behebung der Absatzkrise beitragen wird. Ganz besonders aber möchte ich darauf verweisen, daß die Verwertung der Weinrückstände noch nicht in jenem Maße erfolgt, wie es notwendig wäre. Es wäre auch dieser Verwertung ein ganz besonderes Augenmerk zuzuwenden, damit auch diese Weinrückstände jener Verwertung zugeführt werden, die bis jetzt vielfach unterlassen worden ist.

Der Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft hat sich in einer Sitzung eingehend mit diesem Antrage beschäftigt, und ich bitte das hohe Haus, dem vorliegenden Antrage die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Dieser Antrag lautet (*liest*):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert:

1. sich mit der Bundesbahndirektion dahin ins Einvernehmen zu setzen, daß in den Speisewagen auf österreichischem Gebiet vorwiegend österreichische Weine auf den Tisch gebracht werden;

2. die Bundesbahndirektion dahin zu bewegen, daß sie die Bahnhofrestaurationen, insbesondere an den großen Kreuzungsstationen, auffordert, vor allem inländische Weine auszuschenken und ausländische Weine nur über ausdrückliches Verlangen der Gäste zu verabreichen. Bei Neuverpachtungen wäre dieser Grundsatz als Bedingung in die Pachtverträge aufzunehmen;

3. alle öffentlichen Anstalten, die aus irgendeinem Grunde Wein verabreichen, dahin zu beauftragen, daß in Zukunft nur österreichische Weine dazu verwendet werden;

4. die Frage des Exportes zu studieren und im nächsten Budget die Mittel hiezu anzufordern, die die vermehrte Propaganda im Ausland ermöglichen und auch zur Errichtung von Weinpropagandastellen und zur Beschickung von Ausstellungen u. dgl. hinreichen;

5. alle in Betracht kommenden Stellen anzuweisen, daß in Zukunft der Erzeugung von alkoholfreiem Traubensaft volle Aufmerksamkeit geschenkt wird, insbesondere zu veranlassen, daß Kurse über die verschiedenen Konservierungsmethoden zur Herstellung alkoholfreien Traubensaftes veranstaltet werden, daß die Propagierung der alkoholfreien Traubensäfte durch Herausgabe von Broschüren über den Gesundheitswert der Traubensäfte zweckentsprechend erfolgt und daß Veranstaltungen von Traubensaftausstellungen selbständig und in Verbindung mit anderen Ausstellungen, beziehungsweise Veranstaltungen sowie die Errichtung einer eigenen Traubensaftauschankstelle in die Wege geleitet werden. Die nötigen Mittel hiezu sind im nächsten Budget sicherzustellen;

6. zur Förderung der Tafeltraubenkultur alle maßgebenden Stellen zur Durchführung nachstehender Maßnahmen zu veranlassen: Vorträge und Kurse über Tafeltraubensorten, Erziehungs- und Schnittmethoden sowie über Ernte, Aufbewahrung, Verpackung, Transport und Konservierung der Tafeltrauben, die Beschaffung von Edelreißern geeigneter Tafeltraubensorten, Errichtung von Versuchswingärten für Tafeltrauben, um Erfahrungen zu sammeln und die geeigneten Edelreißer an die Hauer abgeben zu können, Tafeltraubenschau (Ausstellungen) jährlich für Publikum und Händler, Schaffung einer Verkaufsorganisation: Propagierung der Traubenkultur und der Traubenverwertungsprodukte;

7. alle in Betracht kommenden Stellen auf die Notwendigkeit der rationellen Verwertung der Weintrübstände (Trester und Geläger) aufmerksam zu machen und vor allem versuchsweise ehestens eine Verwertungsstelle für diese Produkte zu errichten, und zwar eine solche, die die vollständige Ausnutzung der Rückstände ermöglicht.“

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft **Födermahr**: Der vom Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft angenommene Antrag des Abg. Zangel u. Gen. beschäftigt sich vor allem mit den Maßnahmen zur Förderung des Absatzes der Weinprodukte.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft hat innerhalb der verschiedenen Förderungsmaßnahmen des Weinbaues im allgemeinen auch für die Förderung des Absatzes gesorgt. Ich möchte daran erinnern, daß zur Förderung des Weinbaues im Jahre 1929 350.000 S verwendet wurden, wozu noch der Betrag von 500.000 S an Notstandshilfen hinzuzurechnen ist. Für das Jahr 1930 ist ein Betrag von 500.000 S in den Voranschlag aufgenommen, wovon 250.000 S auf die inzwischen durch ein Gesetz geregelte Rebenrekonstruktion entfallen. Die beste Förderung auch des Absatzes besteht darin, die Qualität zu heben und Verfälschungen zu verhindern. Was die Hebung der Qualität anbelangt, so möchte ich hier auf die allgemein anerkannte Tätigkeit der Höheren Bundes-Lehr- und Versuchsanstalt für Wein-, Obst- und Gartenbau in Klosterneuburg und auf den Landes-Musterkeller hinweisen. Der Einfluß, den diese Anstalten auf die Qualitätsverbesserung der Weine ausüben, ist ein allgemein anerkannter.

Was die Tätigkeit der Landwirtschaftlich-chemischen Bundesversuchsanstalt anbelangt, so möchte ich ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Aufdeckung von Verfälschungen hervorheben. Verfälschungen von Wein sind ja leider noch immer nicht selten. Die Verordnungen, welche auf Grund der zweiten Weingefesnovelle zu erlassen sind, werden im Einvernehmen mit den Vertretern der Weinbautreibenden ausgearbeitet. Dies gilt auch bezüglich der Kellerbuchführung, über die mit diesen Vertretern ebenfalls Besprechungen im Zuge sind. Die Tätigkeit unserer Kellereinspektoren in ihrem Kampf gegen Verfälschungen muß ebenfalls anerkannt werden; sie war in letzter Zeit besonders erfolgreich, indem, wie Sie auch aus den Zeitungen ersehen werden, eine Reihe von Weinfälschern der gerichtlichen Verurteilung zugeführt wurde. Die Zahl der Kellereinspektoren beträgt derzeit zehn. Die Anstellung eines elften wird noch in diesem Jahre durchgeführt.

Was nun die in dem oben zitierten Antrage angeführten Wünsche anbelangt, so möchte ich folgendes hervorheben:

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft hat sich in Angelegenheit des Verkaufes

österreichischer Weine in den Speisewagen der Bundesbahnen und in den Eisenbahnrestaurationen schon vor längerer Zeit an die Generaldirektion der Bundesbahnen gewendet. Die Generaldirektion teilte mit, daß in den Speisewagen, die auf den österreichischen Linien verkehren, österreichische Weine geführt werden. Es erscheint jedoch nicht möglich, den Verkauf ausländischer Weine in den Speisewagen überhaupt zu verbieten. Da österreichische Weine in entsprechenden Qualitäten zur Verfügung stehen, hängt das Ausmaß des Konsums österreichischer Weine auch von den Wünschen der Reisenden ab.

Den Bahnhofswirten wurde nahegelegt, den Absatz inländischer Erzeugnisse in den Vordergrund zu stellen. Der Verband der Bahnhofswirte hat auch auf seine Mitglieder dahin gewirkt, ihren Bedarf an Wein aus dem Inlande zu decken. Die Generaldirektion der Bundesbahnen wurde auch noch ersucht, in allen Fällen, in denen Verträge von Bahnhofrestaurationen ablaufen, eine diesbezügliche Bestimmung aufzunehmen.

Im Sinne des Punktes 3 des erwähnten Antrages wurden die in Betracht kommenden Zentralstellen bereits ersucht, zu veranlassen, daß in den ihnen unterstehenden Anstalten nur österreichische Weine zum Konsum gelangen. Tatsächlich haben die Zentralstellen an die ihnen unterstehenden Anstalten Weisungen in diesem Sinne herausgegeben.

Die Frage des Exportes des österreichischen Weines ist nie außer acht gelassen worden. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß unser Export auf die größten Schwierigkeiten stößt. Gerade Deutschland, das für den Export österreichischer Qualitätsweine in Betracht kommt, verhielt sich gegenüber irgendwelchen Konzessionen auf handelspolitischem Gebiete unter Hinweis darauf, daß der österreichische Wein im Handelsverkehr eine untergeordnete Rolle, dagegen im Verkehr mit anderen Ländern, wie Frankreich und Italien, die auf den Export in hohem Maße angewiesen sind, eine überwiegende Rolle spielt, vollkommen ablehnend. Konzessionen im Weinverkehr kommen uns daher nur auf dem Wege der Meistbegünstigung zu. Durch Beteiligung an Ausstellungen oder Messen, beispielsweise in Frankfurt am Main, sucht das Bundesministerium Propaganda für die österreichischen Weine zu machen. Was die Errichtung von Weinpropagandastellen anbelangt, so wurden auch darüber schon eingehende Informationen eingeholt. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß mit großer Vorsicht vorgegangen werden muß, da es sich, falls ein tatsächlicher Erfolg erzielt werden soll, um größere Investitionen handelt. Ich erinnere daran, daß beispielsweise Ungarn in der Errichtung von Weinpropagandastellen im Auslande recht erhebliche Verluste hatte.

Im allgemeinen muß daran erinnert werden, daß auch in anderen Ländern der Weinbau mit großen Absatzschwierigkeiten zu kämpfen hat und die Kon-

kurrenz der Weineexportstaaten eine außerordentlich heftige ist.

Nicht zuletzt leidet der Absatz des Weines an der verminderten Kaufkraft unserer Bevölkerung.

In der Erzeugung alkoholfreier Traubensäfte wurden Versuche über die verschiedenen Verfahren in der Anstalt in Klosterneuburg durchgeführt. Dort werden auch alljährlich Kurse über die Herstellung solcher Traubensäfte abgehalten. Nach der derzeitigen Lage der Verhältnisse muß jedoch bemerkt werden, daß der Absatz der alkoholfreien Traubensäfte sehr unter der empfindlichen Konkurrenz des alkoholfreien Obstsaftes leidet, dessen Preis ein wesentlich niedriger ist als der des Traubensaftes.

Die Förderung der Tafeltraubenkultur ist ebenfalls seit längerem im Zuge. Sie besitzt für jene Weinbaugebiete Bedeutung, die in der Lage sind, ihre Produkte frühzeitig auf den Markt zu bringen, weil zur Zeit des Hauptangebotes an Trauben, wie die Marktberichte erkennen lassen, die Preise derart niedrig sind, daß die Herstellungskosten des österreichischen Erzeugnisses kaum gedeckt werden können.

Über die rentablere Verwertung der Weinrückstände sind ebenfalls Versuche im Gange. Zuletzt möchte ich noch erwähnen, daß zur Hebung der Qualität und damit in Verbindung des Absatzes die Schaffung von Winzergenossenschaften allgemein als notwendig erkannt wird. In dieser Richtung muß unsere weinbautreibende Bevölkerung noch in weitgehendem Maße aufgeklärt werden, da ein oft mißverständlicher Individualismus den Zusammenschluß hinsichtlich der Weinbereitung und der Verwertung hindert. Im Einvernehmen mit den Vertretern der Weinbautreibenden wurde schon, und zwar nach deutschem Muster, eine Geschäftsordnung für eine Winzergenossenschaft ausgearbeitet. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft hat in den Voranschlägen für das Jahr 1931 im Rahmen des Förderungskredites eine Erhöhung vorgesehen, die die Gründung von Winzergenossenschaften erleichtern soll.

Hohes Haus! Aus diesen Mitteilungen bitte ich zu entnehmen, daß auf den mannigfachen Gebieten, auf die sich der vorliegende Antrag bezieht, schon recht viel geschehen ist.

Es wird gewiß Sorge der Regierung, insbesondere meines Ministeriums, sein, die weiteren Wünsche, wie sie in dem Antrage niedergelegt sind, möglichst bald und soweit als möglich voll und ganz zur Geltung zu bringen und dem Weinbau die so notwendige Hilfe und Unterstützung angebedeihen zu lassen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Damit ist die Aussprache beendet. Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Die Verhandlungen werden abgebrochen.

Zugewiesen werden: die Regierungsvorlage B. 518 dem Ausschuß für Erziehung und Unterricht, die Anträge Nr. 294 dem Finanz- und Budgetausschuß,

Nr. 295 dem Ausschuss für Handel, Nr. 297 dem Verfassungsausschuss und Nr. 298 dem Ausschuss für Erziehung und Unterricht.

An Stelle Wighan als Ersatzmann des Ausschusses für soziale Verwaltung wird Weiser, an Stelle Hollersbacher als Ersatzmann des Ausschusses für Handel Pirchegger, an Stelle Klimberger als Ersatzmann des Ausschusses für Verkehrswesen Dr. Otto Bauer, an Stelle Dr. Danneberg als Mitglied des Justizausschusses Jiricek und an Stelle Dr. Grailer als Ersatzmann des Finanz- und Budgetausschusses Dr. Waber gewählt.

Nächste Sitzung: Mittwoch, den 3. Juli, 3 Uhr nachm. Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über den Antrag der Abg. Berger, Teufl

u. Gen. (242/A), betr. die Behebung der Weinbaukrise im politischen Bezirk Krems (B. 514).

2. Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft über den Antrag der Abg. Thaler, Winsauer, Gritschacher, Dr. Kneußl, Kern, Ing. Tauschitz, Zarboch, Luttenberger u. Gen. (260/A), betr. die Schaffung eines Honigschutzgesetzes (B. 515).

3. Berichte des Immunitätsausschusses:

a) über das Begehren des Bezirksgerichtes Wien nach Auslieferung des Abg. Josef Gabriel wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre (B. 517),

b) über das Begehren des Bezirksgerichtes Wiener Neustadt nach Auslieferung des Abg. Josef Kollmann wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre (B. 519).

Schluss der Sitzung: 5 Uhr 45 Min. nachm.