

Stenographisches Protokoll.

42. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

III. Gesetzgebungsperiode.

Mittwoch, 23. Mai 1928.

Inhalt.

Personalien: Immunitätsangelegenheit Duschek — Verfassungsausschuß (1279).

Zuschrift des Finanzministers: Vorlage des den Rechnungsabluß für das Geschäftsjahr 1927 enthaltenden Berichtes der Österreichischen Spirituszentrale — Finanzausschuß (1279).

Regierungsvorlagen: 1. Beiträge der Bundesstraßenverwaltung zu nichtärrarischen Straßen- und Brückenbauten im Jahre 1928 (B. 152) (1279) — Finanz- und Budgetausschuß (1297);

2. Abänderung des Geldinstitutezentralgesetzes (B. 154) (1279) — Finanz- und Budgetausschuß (1297).

Verhandlung: Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (B. 150), betr. ein Bundesgesetz, mit dem eine Eisenbahn-Verkehrsordnung erlassen wird (B. 153) — Berichterstatter Dr. Graier (1280 u. 1291), Bundesminister Dr. Schürff (1283), Sailer (1284), Moßhammer (1288), Weiser (1289) — Annahme des Gesetzes in 2. u. 3. Lesung (1293).

Dringliche Anfrage: Schneeberger, Hammerstorfer u. Gen. an die Bundesregierung, betr. die Altersfürsorgerechten der Landarbeiter (1279) — Schneeberger (1294), Bundesminister Dr. Reich (1295), Richter (1296).

Ausschüsse: Zuweisung der Regierungsvorlage B. 151 an den Ausschuß für Handel, des Antrages Nr. 128 an den Ausschuß für soziale Verwaltung (1297).

Eingebracht wurden:

Anträge: 1. Buchinger, Teuffl, Miklas, Dr. Waiss, Derich, Gruber, Manhalter, Hollersbacher, Krobotz u. Gen., betr. eine Notstandshilfe für die durch die Frostschäden geschädigten Personen (132/A);

2. Pölzer, Lasser, Duda, Müllner, Tomjschik, Müller, Brachmann u. Gen. auf eine Notstandsmaßnahme für die von der Frostkatastrophe betroffene Weinbauernschaft (133/A);

3. Pistor, Zangel, Dewath, Dr. Schönbauer, Tauschitz u. Gen., betr. eine Notstandsaktion für alle durch Frost geschädigten Landwirte (134/A);

4. Zwanzger, Moßhammer u. Gen., betr. eine Abänderung des Vergarbeitergesetzes vom 28. Juli 1919 (135/A);

5. Boschek, Probst u. Gen., betr. eine Abänderung des Gesetzes vom 19. Dezember 1918 über die Kinderarbeit (136/A);

6. Tomjschik, Moßhammer, Weiser u. Gen., betr. eine Abänderung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter (137/A);

7. Dr. Waber, Dr. Hampel, betr. Novellierung des Leibrentnerversicherungsgesetzes (138/A);

8. Dr. Hampel u. Gen., betr. Erhöhung des steuerfreien Existenzminimums (139/A).

Anfragen: 1. Tauschitz, Strießnig, Finanzminister, betr. die Verzögerung der Abrechnung des österreichischen Abrechnungsamtes (77/I);

2. Jarboch, Dr. Hampel, Dr. Wagner, Bundesregierung, betr. Maßnahmen gegen die Folgen der Frostkatastrophe in den niederösterreichischen und steirischen Weinbaugebieten (78/I);

3. Pistor, Dewath, Zangel, Finanzminister, betr. Revisionen in den Zolleigenlagern durch Kellereinspektoren (79/I);

4. Sever, Muchitsch, Finanzminister und Justizminister, betr. die Einstellung des Strafverfahrens gegen Dr. Viktor Witte (80/I);

5. Dr. Schönbauer, Finanzminister, betr. die Aufnahme von Beamtenanwärtern aus dem Burgenlande (81/I).

Verteilt wurden:

Regierungsvorlagen B. 151, 152 und 154.

Bericht des Ausschusses für Verkehrsweisen B. 153.

Präsident **Miklas** eröffnet die Sitzung um 3 Uhr 15 Min. nachm. und erklärt die Protokolle über die Sitzungen vom 8. und 9. Mai als genehmigt.

Das Strafbezirksgericht I in Wien ersucht um Zustimmung zur gerichtlichen Verfolgung des Herrn Abg. Matthias Duschek wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre. Diese Immunitätsangelegenheit wird dem Verfassungsausschusse zugewiesen.

Der Bundesminister für Finanzen legt auf Grund des § 6 des Spiritusgesetzes vom Jahre 1926, B. G. Bl. Nr. 287, den den Rechnungsabluß für das Geschäftsjahr 1927 enthaltenden Bericht der Österreichischen Spiritusstelle dem Nationalrate vor. Eine Abschrift dieser Note sowie der beigegebene Bericht werden dem Finanz- und Budgetausschusse zugewiesen.

Eingelangt sind Regierungsvorlagen, betr. Beiträge der Bundesstraßenverwaltung zu nichtärrarischen Straßen- und Brückenbauten im Jahre 1928 (B. 152) und Abänderung des Geldinstitutezentralgesetzes (B. 154).

Eine dringliche Anfrage Schneeberger, Hammerstorfer u. Gen. an die Bundesregierung, betr. die Altersfürsorgerechten der Landarbeiter, lautet:

„In der Sitzung des Unterausschusses für Landarbeiterversicherung vom 28. März 1928 hat Bundesminister Dr. Josef Reich namens der Regierung das Versprechen gegeben, daß eine Gesetzesvorlage über die Gewährung von Altersfürsorgerechten an die Landarbeiter nach den Osterfeiertagen vorgelegt wird.“

Der Nationalrat steht nunmehr vor Pfingsten, ohne daß Bundesminister Dr. Reich das Versprechen der Regierung eingelöst hätte.

Die Gefertigten richten daher an die Bundesregierung die Frage:

Warum ist die von Bundesminister Dr. Reich in der Sitzung des Unterausschusses für Landarbeiterversicherung in Aussicht gestellte Vorlage über die Altersfürsorgerechten der Landarbeiter noch immer nicht erschienen?"

Es wird zur Tagesordnung übergegangen, das ist der Bericht des Ausschusses für Verkehrsweisen über die Regierungsvorlage (B. 150), betr. ein Bundesgesetz, mit dem eine Eisenbahn-Verkehrsordnung erlassen wird (B. 153).

Berichterstatter Dr. **Grailer**: Hohes Haus! Will man der Bedeutung der gegenwärtigen Vorlage gerecht werden, so muß man diese Vorlage von drei Gesichtspunkten aus einer Beurteilung unterziehen. Man muß nicht nur vom eisenbahn-juristischen, vom volkswirtschaftlichen, sondern auch vom nationalpolitischen Standpunkte aus zu dieser Vorlage Stellung nehmen, will man ihr gerecht werden.

Vor mehreren Jahren, im Jahre 1924, hat sich die Regierung damit befaßt, eine neue Verkehrsordnung zu schaffen. Es wurde seinerzeit ein Entwurf ausgearbeitet, der auch verschiedenen Körperschaften zur Begutachtung vorgelegt worden ist. Es sind nun eine Reihe von Stellungnahmen erfolgt, und es muß, und zwar mit Befriedigung, festgestellt werden, daß die vielen Abänderungsanträge sowohl der einzelnen Kammern, wie Handelskammer, Arbeiterkammer, landwirtschaftliche Körperschaften, als auch einer Reihe anderer Körperschaften hier ihre Berücksichtigung gefunden haben. Erwähnenswert bei den einzelnen Stellungnahmen ist insbesondere eine, weil sie sozusagen in letzter Stunde an den Ausschuß gekommen ist, eine falsche Beurteilungsgrundlage gibt und hier in diesem Hause meines Erachtens nach notwendigerweise auch noch einmal besprochen werden muß, um jene Befürchtungen zu zerstreuen, die im Zusammenhange mit dieser Denkschrift, beziehungsweise dem Gutachten, das die Genossenschaft der Lastfuhrwerksbesitzer dem Ausschuß vorgelegt hat, aufgetaucht sind. Ich werde mir im Verlaufe meines Berichtes erlauben, auf diese Stellungnahme noch zurückzukommen.

Ich sagte, daß vom juristischen Standpunkte aus eine Beurteilung nur dann richtig und würdig erfolgen kann, wenn man sich die ganze Situation, aus der die Eisenbahnverkehrsordnung entstanden ist, vergegenwärtigt. Wir leben heute trotz modern entwickeltem Eisenbahnbetriebe in einer Zeit stark veralteter Rechtsgrundlagen und Rechtsquellen. Allen diesen Veralterungen sollte nun die Eisenbahnverkehrsordnung begegnen. Es ist aber weiters bei der Konstruktion der Eisenbahnverkehrsordnung darauf

Rücksicht genommen worden, daß wir im Friedensvertrag Bindungen haben, daß wir auf Grund des Friedensvertrages ein internationales Übereinkommen getroffen haben, das als internationales Beförderungsrecht durch eine nationale Ergänzung nicht irgendwie korrigiert werden darf. Das waren jene natürlichen Grenzen, innerhalb deren sich die Verfasser, beziehungsweise die Bearbeiter dieses Gesetzes zu halten hatten, und wenn im Widerstreite einzelner Interessen dennoch eine Form gefunden worden ist, die befriedigend genannt werden kann, so ist das nicht zuletzt auf den großen Eifer und die Sachkenntnis der mit dieser Materie befaßt gewesenen Bearbeiter zurückzuführen.

Ich möchte mir bei dieser Gelegenheit auch erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß diese Eisenbahnverkehrsordnung vielfach verwechselt wird mit der Eisenbahnbetriebsordnung, die ihrer ganzen Veranlagung nach eine andere Tendenz verfolgt. Während die Eisenbahnverkehrsordnung sozusagen die Grundlage des ganzen Eisenbahnbeförderungsvertrages darstellt, ist die Eisenbahnbetriebsordnung jene Grundvorschrift, auf der sich der Eisenbahnbetrieb zu vollziehen hat. Es ist daher bei dieser vor allem zu berücksichtigen, welche Momente bestimmend waren, um diese Vorlage in einer genügenden Art und Weise zu konstruieren. Es darf — und das ist auch schon im Ausschuß zum Ausdruck gebracht worden — mit Genugtuung festgestellt werden, daß diese Vorlage eine Reihe von Neuerungen bietet, die sowohl den Bahnbenutzern, also den Verfrächtern, als auch den Bundesbahnen Vorteile bringen, und daß sie außerdem eine dritte Gruppe von Bestimmungen enthält, die der Allgemeinheit zugute kommen.

Ich will ganz kurz auf jene Bestimmungen zu sprechen kommen, die als Neuerungen und als Wohltat von den Verfrächtern, also den Bahninteressenten, empfunden werden.

Im § 2 wird nunmehr auch vorgesehen, daß zwecks Ermöglichung des kombinierten direkten Verkehrs zwischen den Eisenbahnen einerseits und dem Auto-, Schiffs- und Luftschiffahrtssdienst andererseits diese Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung auch auf andere Betriebsunternehmungen ausgedehnt werden können. Gerade diese wohlthätig wirkende und auch der in den letzten Jahren der Eisenbahnwirtschaft so gefährlich gewordenen Auto konkurrenz entgegentretende Bestimmung war der Anlaß, daß sich private Fuhrwerksunternehmungen aus der Sorge, es könnte hier eine Monopolstellung der Eisenbahnen in transportrechtlicher Hinsicht statuiert werden, nunmehr gegen diese Bestimmung Stellung genommen haben. Ich habe mir erlaubt, im Berichte den Gesichtspunkt, beziehungsweise die ratio legis kurz darzustellen. Ich möchte aber nicht veräumen, auch bei dieser Gelegenheit von dieser

Stelle aus zu erklären, daß die Bedenken der Expeditionsfirmer, daß sie durch diese statuierte Monopolstellung der Eisenbahnen in ihrer Existenz schwer getroffen werden, unbegründet sind. Denn wenn irgendeine Kraftwagenunternehmung zu einem Übereinkommen mit den Bundesbahnen kommen soll, so bedarf es der gegenseitigen Zustimmung, und erst wenn diese von seiten beider Vertragspartner erfolgt ist, kann die Aufsichtsbehörde im Wege einer Verordnung die notwendige Unterordnung unter diese Bestimmungen verfügen. Dieser Gedankengang, der als *ratio legis* hier aufgezeigt und auch im Motivenbericht festgelegt ist, scheint mir Gewähr genug zu bieten, um sämtliche Fuhrwerksbesitzer in ihren berechtigten Interessen in Schutz zu nehmen, denn es kann nicht Sache einer trennhändig verwalteten Bundesbahn sein, irgendein Konkurrenzunternehmen zu errichten, das, vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt angesehen, Schaden anrichten könnte.

Trotz dieser meritorisch nicht begründeten Bedenken, die hier in der *ratio legis* ihre Berücksichtigung und Widerlegung gefunden haben, wurde im Ausschusse eine Entschliessung angenommen, die besagt, daß die Regierung aufzufordern ist, bei den Durchführungsbestimmungen auf die Existenzmöglichkeit der privaten Fuhrwerksunternehmungen Rücksicht zu nehmen. Es ist also eine zweite Sicherung getroffen worden. Und wenn im deutschen Reichstag bei Beratung dieses Gegenstandes gelegentlich des Etats die deutsche Reichsregierung im Wege eines Resolutionsantrages aufgefordert wurde, Vorkehrungen dafür zu treffen, daß die Bahnverwaltungen den durch Übernahme gewisser, den Kraftverkehrsgesellschaften vorbehaltenen Betätigungen nicht Konkurrenzbestimmungen schaffe, so wird, glaube ich, eine ähnliche in einem gelegenen Zeitpunkt zu ersließende Resolution sicherlich auch nur eine weitere Sicherung und eine Zerstreuung dieser Bedenken mit sich bringen.

Hohes Haus! Von diesen Neuerungen, von denen ich sprach, enthält weiterhin der § 18 die wesentlich neue Bestimmung, daß der Reisende, der auf Grund seiner Fahrkarte eine auf die betreffende Wagenklasse lautende Sitzgelegenheit nicht bekommt, nunmehr das Recht hat, in der nächsthöheren Wagenklasse ohne irgendwelche tarifarische Aufzahlung befördert zu werden.

Der § 19 sichert dem Reisenden einen Rückerstattung der Kosten bei nicht vollständig vollzogener Fahrt. Damit wurde zweifellos ein lange gehegter Wunsch der Reisenden erfüllt.

Ich will mich nun meritorisch nicht weiter mit diesen Neuerungen beschäftigen und nur ganz kurz für sich sagen, daß hinsichtlich der Reisegepäckbestimmungen wesentliche Erleichterungen geschaffen wurden, von denen eine darin besteht, daß die bisher in der Eisenbahnbetriebsordnung vorgesehene determinierte Begriffsbestimmung, was Reisegepäck sei, nunmehr

fallen gelassen ist. Es kann nunmehr alles, was irgendwie reisagepäckmäßig verpackt erscheint, unter dem Titel „Reisegepäck“ befördert werden. Es ist dies eine Neuerung, die nicht nur dem reisenden Publikum, sondern auch den Organen viele Scherereien, Zwistigkeiten und Unannehmlichkeiten ersparen wird. Jeder, der auf der Eisenbahn fährt, weiß, wie oft die Mitnahme von Reisegepäck Anlaß zu Streitigkeiten und Auseinandersetzungen gab. Auch im Stückgüterverkehr ist eine Reihe von Neuerungen getroffen worden, die ebenfalls als im Interesse der Verkehrsträger gelegen begrüßt werden müssen.

Es ist klar, daß sich der Gesetzgeber, wo er Neuerungen zugunsten einer Gruppe der Bevölkerung schafft, sich auch mit der Bedeckungsfrage befassen muß, was ihn naturgemäß auch dahin führt, die Bahnverwaltung zu entlasten. So kam es, daß auch eine Reihe von Wünschen der Bahnverwaltung Berücksichtigung gefunden hat. Eine derartige Bestimmung ist die Einführung des im § 7 vorgesehenen Organmandates, das darin besteht, daß dem Eisenbahnfunktionär nunmehr die Möglichkeit geboten ist, bis zu einer limitierten Höchstgrenze von 5 S sofort die Strafe für eine Übertretung durchzuführen und einzuheben — ein im österreichischen Recht bekannter Vorgang.

Wertvoll ist ferner auch die Bestimmung des § 58, laut der der Eisenbahn auch nach Ablieferung einer Sendung das Recht gewährleistet wird, sich von der Richtigkeit der Deklaration zu überzeugen.

Das wären so die Neuerungen, die ich nur ganz flüchtig aufgezählt habe. Ich habe mir erlaubt, im Ausschußbericht eingehender darauf hinzuweisen, und ich darf es mir daher ersparen, alles aufzuzählen, da es ja im Berichte enthalten ist.

Eine sehr wichtige Gruppe von Bestimmungen, die keiner dieser beiden Gruppen zuliebe geschaffen worden ist, sondern die allgemein gültige Normen schafft, sind die Bestimmungen, die ebenfalls im § 7 enthalten sind. Jeder, der die Schwierigkeiten unserer Produktion in ihren Wechselbeziehungen zur Bahn einerseits und zur Produktion andererseits kennt, weiß, wozu dieser Wirrwarr, den wir in Österreich in bezug auf die Einhaltung der Feiertage haben, gearbeitet hat. Die Industrie hat an einem Feiertag gearbeitet, und wenn es dann zur Lieferung gekommen ist, hat die Eisenbahnverwaltung die Güterbeförderung wegen des Feiertages ausgesetzt, und es konnte zu keiner Abfertigung kommen. Daß hier zum erstenmal in einem österreichischen Spezialgesetz diesbezüglich eine Norm getroffen worden ist, die — eben im § 7 (5) — besagt, daß ganz bestimmte Feiertage im Eisenbahnverkehr festgelegt worden sind — sie erscheinen dort taxativ aufgezählt —, ist zweifellos ein außerordentlich großer Vorteil, der sicherlich von allen begrüßt werden muß.

Wir haben in einer Sitzung des Ausschusses nach gründlicher Vorberatung zu allen diesen Fragen Stellung genommen und sind im großen und ganzen zu einer Übereinstimmung gekommen, bis auf einige Fragen, die hier im Ausschußbericht als Minderheitsanträge zur Aufzählung gelangen. In allen diesen letzteren Fragen sind wir zu keiner Einigung gekommen. Es wird sich sicherlich ein Redner der Opposition mit der Sache befassen, und ich glaube es mir daher ersparen zu können, auf diese Minderheitsanträge näher eingehen zu sollen.

Hohes Haus! Herr Minister Dr. Schürff hat bei der Einbringung dieser Regierungsvorlage im hohen Hause darauf hingewiesen, wie außerordentlich dringlich eine rasche Behandlung dieses Gegenstandes ist. Die Dringlichkeit dieser Behandlung ist in zwei Momenten begründet: erstens in der Vereinbarung, die unsere Bundesregierung mit dem Deutschen Reiche getroffen hat und die darin besteht, daß sie sich wechselseitig verpflichtet haben, die Bestimmungen dieser Eisenbahnverkehrsordnung mit 1. Oktober d. J. in Kraft zu setzen, und zweitens in den am 1. Oktober d. J. beschlußgemäß in Kraft zu setzenden Bestimmungen der internationalen Eisenbahnübereinkommen. Das alles waren Fallfristen, die respektiert werden mußten.

Ich muß sagen, daß diese Dringlichkeit eine Behandlung und Berücksichtigung erfahren hat, die wirklich erfreulich ist — erfreulich nicht nur vom rein meritorischen Gesichtspunkte, sondern vor allem, weil damit ein ganz wesentlicher Schritt auf einem Gebiete gemacht worden ist, das uns allen am Herzen liegt. Mögen die wirtschaftlichen Kämpfe und die sozialen Auseinandersetzungen oft noch so sehr auseinanderprallen und uns gegenseitig auseinanderprallen machen, auf einem Gebiet sind alle Parteien einig, das ist in der leidenschaftlichen Forderung nach Erstellung jener Vorbedingungen, die es uns seinerzeit möglich machen werden, uns mit dem Deutschen Reiche zu vereinigen. Genau wie vor Jahrzehnten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der erste Schritt zur Einigung Deutschlands gemacht worden ist — diese Einigung ist mit dem Namen eines Friedrich Vizt verbunden —, genau so ist die uns vorliegende Eisenbahnverkehrsordnung zweifellos geeignet, durch Schaffung gleicher Rechtsverhältnisse — wenn sie auch formal-rechtlich nicht gleich sind, aber materiellrechtlich sind sie gleich — jene große österreichisch-deutsche Eisenbahngemeinschaft zu schaffen, die wir alle als Vorläuferin des großen deutschen Wirtschafts- und Staatsgebietes begrüßen und anstreben müssen. Aus diesen Erwägungen ist naturgemäß eine weitgehende Angleichung an die Bestimmungen der deutschen Eisenbahngesetzgebung geboten, und sie entspricht auch einem Wunsche aller in diesem hohen Hause vertretenen Parteien.

Berehrte Frauen und Herren! Mit der Verabschiedung dieser Vorlage werden wir aber diesen Bestrebungen nicht vollauf gerecht. Ich habe mir erlaubt, bereits eingangs zu erklären, daß wir eine Reihe veralteter Eisenbahnrechtsquellen haben. Ich verweise darauf, daß die Eisenbahnbetriebsordnung aus dem Jahre 1859 stammt, also aus einer Zeit, wo der Eisenbahnbetrieb in den Kinderschuhen steckte und noch voll von Mängeln war. Die Modernisierung, die sich inzwischen auf betriebswirtschaftlichem und auf technischem Gebiete vollzogen hat, zwingt naturgemäß auch zu einer Modernisierung der den Bahnverkehr regelnden Vorschriften. Der nächste Schritt dazu ist, daß die Eisenbahnbetriebsordnung modernisiert wird. Ist dies geschehen, so werden wir uns mit einer Modernisierung der ganzen Eisenbahnbauordnung zu beschäftigen haben und da ist es hocherfreulich, daß der Herr Minister Dr. Schürff auf eine diesbezügliche Anfrage im Ausschuß erklärt hat, daß die Sektion, die hiemit befaßt erscheint, schon weitgehende Vorarbeiten getroffen hat. Wenn diese Vorarbeiten noch nicht weiter gediehen sind, als es der Fall ist, so ist das leider darauf zurückzuführen, daß die für diese Arbeiten notwendigen konzeptiven Kräfte einfach nicht zur Verfügung stehen. Ich möchte daher von dieser Stelle aus an die Regierung die dringende Bitte richten, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, daß wir auch auf diesem Gebiete der fortschreitenden Angleichung praktische Erfolge zu erzielen vermögen.

Die Modernisierung des Eisenbahnrechtes, verehrte Frauen und Herren, soll aber noch dadurch gefördert werden, daß ich mir erlauben werde, am Schlusse meiner Ausführungen Ihnen eine Entschliebung zur Annahme zu empfehlen, die im Ausschusse nicht zur Diskussion gestellt war, die ich aber nunmehr im Einvernehmen mit allen Parteien des Hauses vorlegen werde und die daher als der einheitliche, geschlossene Wille des gesamten Nationalrates gewertet werden muß. Diese ängstlichen Bedenken, die Bestimmungen des Friedensvertrages, die wir als fürchterliche Zwangsfesseln empfinden und überall entdecken, wohin wir schauen mögen, zu lockern, zu zerbrechen, müssen zerstreut werden, denn es ist ein Naturgesetz, daß das, was zusammengehört, auch zusammenkommen muß. Es ist ein sittliches Gesetz, daß eine jahrtausend alte Kultur- und Sprachgemeinschaft auch in einer staatlichen Vereinigung ihren Ausdruck finden muß. Diese staatliche Vereinigung muß auf wirtschaftlichem Gebiete vorbereitet werden. Alle Männer unserer Wirtschaft sind ja heute übereinstimmend der Meinung, daß dem politischen Anschluß naturgemäß der wirtschaftliche Anschluß vorangehen muß. Keine Macht der Welt kann ein selbstbewußtes Volk dazu zwingen, seinem kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Untergang tatenlos zuzusehen. Wir würden uns der schimpflichen Gefahr aussetzen, einst von unseren Kinder verflucht zu

werden, wenn wir nicht jede Gelegenheit dazu benutzten, auf dem Gebiete der Angleichung — hier im speziellen Falle der Eisenbahnrechtsangleichung — praktische Arbeit zu leisten. Dieser praktischen Arbeit dient nun eine Entschliebung, die ich Ihnen zur Annahme zu empfehlen mir erlaube (*liest*):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, in der begonnenen Angleichung des gesamten Eisenbahnrechtes an das reichsdeutsche durch ständige Fühlungnahme mit den deutschen Regierungsstellen weiter fortzufahren.

Der Nationalrat erblickt in einer beschleunigten Angleichung österreichischer Rechts- und Wirtschaftsverhältnisse an jene des Deutschen Reiches ein dringendes Gebot und eine unerlässliche Voraussetzung einer günstigen Zukunftsentwicklung Österreichs.“

Hiermit empfehle ich Ihnen die gesamte Vorlage zur Annahme. (*Lebhafter Beifall.*)

Die vom Berichterstatter verlesene, gehörig gezeichnete Entschliebung wird zur Verhandlung gestellt.

Bundesminister Dr. **Schürff**: Hohes Haus! Der Herr Berichterstatter Dr. Grailer hat bereits darauf hingewiesen, daß es nach Erledigung des jetzt zur Verhandlung stehenden Gesetzes notwendig sein wird, eine ganze Reihe veralteter eisenbahnrechtlicher Bestimmungen so zu modernisieren, daß sie dem heutigen modernen Verkehr angepaßt sind.

Da die neue Eisenbahnverkehrsordnung als Gesetz erlassen werden soll, ist die Regelung gewisser vom Herrn Abg. Dr. Grailer bereits angedeuteter Detailbestimmungen, die möglicherweise häufigen Änderungen unterliegen dürften, dem Verordnungsweg überlassen worden. An den bezüglich Stellen des Gesetzentwurfes ist daher die Bestimmung aufgenommen, daß der Bundesminister für Handel und Verkehr, gegebenenfalls im Einvernehmen mit den anderen Ressortministern, ermächtigt ist, durch Verordnung die näheren Bestimmungen zu erlassen.

Dies gilt vor allem von der Frage der Veröffentlichung der Tarife. Laut § 6 bedürfen die Tarife zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung gemäß den vom Bundesminister für Handel und Verkehr durch Verordnung erlassenen Vorschriften. Auch in den §§ 63, 74, 77 und 79 ist bezüglich der Verlautbarung der Kürzung von Ladefristen, Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelber, von Verkehrsbeschränkungen und Lieferfristzuschlägen auf die durch Verordnung zu erlassenden Vorschriften verwiesen. Der Wortlaut dieser Verordnung ist bereits ausgearbeitet worden und vor mehreren Wochen den Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie, den Kammern für Arbeiter und Angestellte und den landwirtschaftlichen Hauptkörperschaften im Sinne der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zur gutachtlichen Äußerung übermittelt worden. Auch die Eisenbahnen haben Gelegenheit erhalten, ihre Wünsche zum Verordnungsentwurf bekanntzugeben.

Die gutachtlichen Äußerungen zu dieser Verordnung liegen zum großen Teil bereits vor.

Gleiches gilt von der gemäß § 52 zu erlassenden Verordnung über die Verladung, die Beförderung und Auslieferung lebender Tiere. Diese Verordnung soll die den gleichen Gegenstand betreffende Anlage B zur geltenden Eisenbahnverkehrsordnung ersetzen. In dieser Verordnung werden, den wiederholt geäußerten Wünschen der Tierchutzvereine entsprechend, neue Bestimmungen über die Vermeidung von Tierquälereien bei der Eisenbahnbeförderung lebender Tiere Aufnahme finden. Insbesondere wird verordnet werden, daß die Eisenbahnen berechtigt sind, Sendungen, die in tierquälerischer Weise verladen sind, zurückzuweisen oder — wenn sich Tierquälereien erst während der Beförderung herausstellen — das zur Beseitigung dieses Übelstandes Erforderliche im Einvernehmen mit dem zuständigen Veterinärorgan auf Kosten und Gefahr des Versüßungsberechtigten zu veranlassen. Dieser Bestimmung ist wohl besonders Bedeutung beizulegen, weil sie auch auf internationale Beförderungen Anwendung findet, bei denen erfahrungsgemäß Tierquälereien besonders häufig vorkommen.

In einer weiteren auf § 10 der Regierungsvorlage gestützten Verordnung wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung die Beförderung von Personen geregelt werden, die mit einer übertragbaren Krankheit behaftet oder einer solchen Krankheit verdächtig sind.

Gemäß § 55 des Gesetzentwurfes sind durch Verordnung das Muster der für Eilgut oder Frachtgut zu verwendenden Frachtbriefe sowie die näheren Bestimmungen über deren Verwendung festzusetzen. Das in dem Verordnungsentwurf in Aussicht genommene Frachtbriefmuster stimmt mit dem neuen für den innerdeutschen Verkehr bestimmten Frachtbriefmuster fast vollständig überein, so daß auch auf diesem Gebiet eine weitgehende Rechtsangleichung erreicht sein wird.

Die weitaus umfangreichste der Durchführungsverordnungen ist die gemäß § 54 zu erlassende Verordnung über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Sie soll die Anlage C zur geltenden Eisenbahnverkehrsordnung ersetzen. Der Verordnungsentwurf wurde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Heereswesen bezüglich der explosionsgefährlichen Gegenstände und in steter Fühlungnahme mit dem Hauptverbande für chemische und metallurgische Industrie verfaßt und wird in den nächsten Tagen ebenfalls den wirtschaftlichen Hauptkörperschaften zur Stellungnahme zugehen.

Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß ich von dem mir im § 8 eingeräumten Rechte, die Eisenbahn durch Verordnung zu ermächtigen, die Begleichung ihrer in ausländischer Währung

erwachsenden Forderungen in dieser Währung zu verlangen, vorläufig keinen Gebrauch machen werde. Ich werde im Gegenteil die dieses Recht der Eisenbahnen gegenwärtig gewährleistende Verordnung vom 22. März 1922, B. G. Bl. Nr. 172, mit dem Tage des Inkrafttretens der neuen Eisenbahnverkehrsordnung aufheben.

Neben den auf Grund der neuen Eisenbahnverkehrsordnung zu erlassenden Durchführungsverordnungen wird eine Reihe wichtiger, die Auslegung des Gesetzes betreffenden Fragen in dem an die Eisenbahn gerichteten Einführungsersaß zur neuen Eisenbahnverkehrsordnung Klärung finden. In diesem Erlasse werden auch die von mir im Verkehrsausschuß zugesagten Anweisungen der Eisenbahnen Platz finden.

Mit der Herausgabe der neuen Eisenbahnverkehrsordnung und den in diesem Zusammenhang stehenden Verordnungen ist mein Programm, eine Neuordnung der österreichischen Eisenbahngesetzgebung durchzuführen, keineswegs abgeschlossen. Es harren vielmehr noch wichtige gesetzliche Maßnahmen auf diesem Gebiete ihrer Durchführung.

In dieser Beziehung möchte ich mir insbesondere vorzugeben gestatten:

Die Bediensteten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sowie die Bediensteten der mit dem Eisenbahnverkehr im Zusammenhang stehenden Schlaf- und Speisewagenunternehmungen sind von der allgemeinen Regelung der Sozialversicherung sowohl nach dem Angestelltenversicherungsgesetze als auch nach dem Arbeiterversicherungsgesetze ausdrücklich ausgenommen worden; die Sozialversicherung dieser Bediensteten soll vielmehr durch ein besonderes Gesetz geordnet werden. Es ist beabsichtigt, den Entwurf, wenn irgendmöglich, noch vor den Sommerferien den wirtschaftlichen Hauptkörperschaften und sonstigen Interessentengruppen zur Stellungnahme zu übermitteln.

Auch weitere, schon vom Herrn Berichterstatter hervorgehobene Rechtsvorschriften für das Eisenbahnwesen harren ihrer zeitgemäßen Erneuerung. Der Notwendigkeit, hier bald Entsprechendes zu schaffen, bin sowohl ich mir wie auch das mir unterstehende Ressort schon seit langem voll bewußt; spüren wir doch bei der praktischen Anwendung dieser Vorschriften immer und immer wieder Schwierigkeiten, die sich aus der Tatsache ergeben, daß diese zum Teil aus den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens stammenden Rechtsnormen dem heutigen Stande des Verkehrs wesens und den heutigen verfassungs- und verwaltungsrechtlichen Verhältnissen zum großen Teil nicht mehr entsprechen und nicht gerecht werden können.

Abgesehen von anderen, das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetzen, wie zum Beispiel dem Eisen-

bahnhaftpflichtgesetze, machen sich diese Schwierigkeiten ganz besonders bei der Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung aus dem Jahre 1851 fühlbar, die die grundlegenden Bestimmungen über die Ausführung des Eisenbahnbetriebsdienstes enthält, aber naturgemäß auf der Technik des Eisenbahnwesens nach dem Stande vom Jahre 1851, auf der damaligen Wirtschaft und der damaligen Organisation der Staatsverwaltung aufgebaut ist und daher begreiflicherweise nach den gewaltigen und durchgreifenden Änderungen, die seither auf allen diesen Gebieten eingetreten sind, vielfach nur mehr ein Stück historischer Erinnerung, nicht mehr aber lebendes Recht darstellt.

Diese durchaus veraltete Eisenbahnbetriebsordnung, wie auch die aus dem Jahre 1879 stammende und aus gleichen Gründen wie die Eisenbahnbetriebsordnung rückständig gewordene Eisenbahnbauordnung, das ist die Vorschrift über das Verfahren bei Eisenbahnbauten und bei Bauführungen auf Eisenbahngrund überhaupt, sowie eine Reihe weiterer eisenbahngesetzlicher Vorschriften bedarf es möglich durch zeitgemäße gesetzliche Neuregelungen zu ersetzen, bildet daher schon seit längerem den Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit in dem mir unterstehenden Ressort. Lediglich die zu knappe Zahl und die starke Belastung der für diese Arbeiten in Betracht kommenden Fachbeamten mit der überaus umfangreichen laufenden Geschäftsführung haben es mit sich gebracht, daß die vorerwähnten legislativen Arbeiten bisher nicht die wünschenswerten Fortschritte zeitigen konnten. Wenn, wie ich hoffen möchte, diesen personellen Schwierigkeiten in Bälde abgeholfen und sohin an die Lösung der gesetzgeberischen Aufgaben der vorgezeichneten Art geschritten werden kann, wird selbstverständlich ein Hauptaugenmerk auch darauf verwendet werden, die bezüglichlichen neuen österreichischen Vorschriften, soweit als tunlich und soweit es die Verschiedenheiten in den beiden Staaten, wie sie insbesondere auf verfassungs- und verwaltungsrechtlichem Gebiete bestehen, gestatten werden, also vor allem in sachlicher Beziehung den einschlägigen Vorschriften des Deutschen Reiches anzugleichen. (Beifall.)

Sailer: Hohes Haus! Auch meine Partei ist mit der Angleichung an das deutsche Gesetz vollkommen einverstanden und erkennt an, daß es in vielen Belangen gelungen ist, einzelne Punkte vollkommen gleichzustellen. Wenn wir trotzdem zu einzelnen Paragraphen Minoritätsworten angemeldet haben, so geschieht dies aus dem Grunde, weil wir der Überzeugung sind, daß manche günstige Bestimmung der deutschen Verkehrsordnung für das reisende Publikum bei uns fehlt, während umgekehrt manches Ungünstige auch bei uns aufgenommen wurde.

Wir haben da den § 1 der Verkehrsordnung, der lautet (*liest*):

„Die Eisenbahnverkehrsordnung gilt auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Österreichs.“

Wir haben im Ausschuss den Antrag gestellt, daß in diesem Absatz vor dem Worte „Österreichs“ die Worte „der Republik“ eingeschaltet werden, damit auch in diesem Gesetz klar und deutlich die Staatsform ausgesprochen wird. Die Mehrheitsparteien haben im Ausschuss diesen Antrag mit der Begründung abgelehnt, daß dieser Zusatz auch in der deutschen Verkehrsordnung nicht enthalten ist. Dazu möchte ich bemerken, daß, wenn wir in unserer Eisenbahnverkehrsordnung Österreich als Republik bezeichnen, eben konstatiert werden wird, daß wir um einige Nasenlängen den Deutschen voraus sind und uns nicht scheuen, auszusprechen, was ist. Wenn gesagt wird, daß die Angleichung dann mangelhaft wäre, so ist zu erwidern, daß ja leider sehr viele Paragraphen nicht vollständig wörtlich angeglichen werden konnten und daß es daher auf dieses eine Wort nicht angekommen wäre. Wir beantragen also im Absatz 1 des § 1 die Einschaltung der Worte „der Republik“.

Der § 5 spricht von den Angestellten und lautet (*liest*):

„Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.“

Wir haben im Ausschuss beantragt, das Wort „Leute“ durch das Wort „Angestellte“ zu ersetzen. Die Regierungsvertreter haben erklärt, daß der Ausdruck „Leute“ aus dem internationalen Übereinkommen übernommen wurde. Nun habe ich das internationale Übereinkommen hier zur Hand und finde, daß im ersten Absatz des § 39 wohl „Leute“ steht, daß es aber gleich darauf im zweiten Absatz heißt (*liest*): „Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Reisenden Verrichtungen ausüben, die der Bahn nicht obliegen, haften sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.“ Wir sehen also, daß auch im internationalen Übereinkommen von Bahnangestellten die Rede ist und daß nichts im Wege stünde, statt des Wortes „Leute“, das vollständig unpassend ist, weil sich dieses Wort gar nicht mit der dienstrechtlichen Stellung der Angestellten der Eisenbahn vereinbaren läßt, den Ausdruck „Angestellte“ hineinzunehmen.

Der erste Absatz des § 8 lautet (*liest*):

„Die Eisenbahn hat die Unrechnungskurse fremder Währungen auf den Bahnhöfen, wo hiefür ein Bedürfnis besteht, durch Schalterausgang bekanntzugeben.“

Wir haben folgenden Zusatz beantragt: „Der Unrechnungskurs hat dem Schlusskurs des Vortages

der Wiener Börse zu entsprechen.“ Österreich kommt als Durchzugsland für den Fremdenverkehr sehr stark in Betracht, und es wäre nur wünschenswert, daß die Reisenden, die Österreich besuchen, nicht nachträglich Beschwerde darüber führen, daß die Umrechnungskurse nicht richtig gewesen seien, daß sie übervorteilt worden wären. Aus Rücksicht auf das reisende Publikum, das wir in Österreich so sehr herbeiwünschen, haben wir Sozialdemokraten also beantragt — der Antrag ist leider abgelehnt worden —, daß dieser Schlusspassus dem Absatz 1 angefügt werde.

Der § 13 besagt im sechsten Absatz (*liest*): „Der Anspruch auf Verabfolgung eines Fahrausweises erlischt fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges.“ Wir beantragen, daß es heißen soll (*liest*): „Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, die Schalter fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges zu schließen, wenn der Zugverkehr dies erfordert. In diesem Falle erlischt fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges der Anspruch des Reisenden aus Ausfolgung einer Fahrkarte für den betreffenden Zug.“ Diese Bestimmung wollen wir deshalb, weil es dem Beamten der betreffenden Station selbst überlassen werden soll, Karten auszufolgen. Es kann sehr leicht vorkommen, daß der Beamte in der Lage ist, auch später als fünf Minuten vor Abgang des Zuges noch Karten auszugeben. Das soll ihm gesetzlich nicht untersagt werden.

Im § 23 haben wir einen neuen Absatz 2 beantragt, der heißt (*liest*): „Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem Bahnhofe deutliche Aufschriften mit dem Stationsnamen anzubringen.“ Das ist von der Regierung akzeptiert worden. Der zweite Satz ist aber vom Ausschuss abgelehnt worden. Er heißt (*liest*): „und diese Aufschriften zur Nachtzeit nach den Erfordernissen des Personenverkehrs so zu beleuchten, daß die Fahrgäste ohne Schwierigkeiten den Stationsnamen lesen können.“ Dieses Verlangen wurde von der Regierung deshalb abgelehnt, weil es zuviel Kosten erfordern würde. Aber alle Abgeordneten des Ausschusses, auch die Abgeordneten der anderen Parteien, waren überzeugt, daß diese Forderung berechtigt ist. Es kann sich bei dieser Forderung nicht darum handeln, jetzt gleich große Investitionen zu machen, sondern vorerst die nötigen Vorkehrungen zu treffen, daß im entsprechenden Zeitpunkt dort, wo der Stationsname angebracht ist, auch eine entsprechende Beleuchtung hinkommt. Wir wissen, daß sehr oft, besonders im Nachtverkehr, die Stationsnamen nicht ausgerufen werden, oder man hört sie nicht im geschlossenen Coupé. Wenn man hinausieht, ist alles finster, man sieht keine beleuchteten Stationsnamen, so daß es sehr oft vorkommt, daß die Fahrgäste weiter fahren, als sie eigentlich beabsichtigten.

Im § 27 haben wir beantragt, daß im Absatz 4 an Stelle des zweiten Satzes die Fassung des

deutschen Entwurfes gewählt wird. Diese heißt (*liest*): „Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilungen fahren, ist es gestattet, geladene Schußwaffen mitzuführen.“ Im Entwurf heißt es (*liest*): „Den Begleitern von Gefangenen ist gestattet, geladene Schußwaffen mitzuführen.“ In den allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Hunden, Reisegepäck, Expreßgut usw. heißt es bis jetzt im § 29 (*liest*): „Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagenabteilungen fahren, ist es gestattet, geladene Schußwaffen mitzuführen.“ Es galt also bis jetzt die Bestimmung, daß Leute, die Gefangene begleitet haben, nur dann geladene Schußwaffen mitführen durften, wenn sie in besonderen Abteilen fuhren und sich nicht unter den anderen Fahrgästen befanden. Das soll nun dahin geändert werden, daß Begleiter von Gefangenen auch unter anderen Fahrgästen geladene Schußwaffen mitnehmen dürfen. Dagegen spricht sich unser Minderheitsantrag aus. Wir verlangen, daß es so bleiben soll, wie es bis jetzt gewesen ist.

Dann ist § 29. Bei diesem Paragraphen haben wir beantragt, daß es im Absatz 2 noch heißen soll (*liest*): „Bei Musterkoffern genügt die auf denselben angebrachte Tafel mit der Firmaadresse. Über Wunsch des Reisenden muß die Bahn gegen Entrichtung einer tarifmäßigen Gebühr die vorgeschriebene Kennzeichnung des Gepäcks nach den Angaben des Reisenden vornehmen.“

Die Begründung hiefür liegt darin, daß die Bequemlichkeit und die Leichtigkeit im Reiseverkehr für das Publikum gehoben werden sollen.

Dann kommt § 37. Da haben wir beantragt, daß als neuer Absatz 1 einzusetzen wäre (*liest*):

„Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn eine Entschädigung von 20 g für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks für je angefangene 24 Stunden, von der Abforderung an gerechnet, höchstens aber für eine Woche zu zahlen.“

Abatz 2 habe wie folgt zu lauten (*liest*):

„Wenn nachgewiesen wird, daß bei Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden entstanden ist, so beträgt die Entschädigung 40 g.“

Abatz 2 der Vorlage erhält dann die Bezeichnung 3. In Punkt a ist in der dritten Zeile an Stelle von „20 g“ einzuschalten „40 g“.

Im § 35 wurden die verändernden Bestimmungen des internationalen Übereinkommens im Gegensatz zu dem deutschen Entwurf mit der Begründung übernommen, daß in Österreich der Reisegepäckverkehr zum großen Teil Auslandsverkehr ist und eine verschiedenartige Behandlung des Inlandsgepäcks gegenüber dem Auslandsgepäck zu Schwierigkeiten führen könnte. Die gleichen Gesichtspunkte müßten auch bezüglich der beantragten Änderung

des § 37 über die Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist auch bei nicht nachgewiesenem Schaden maßgebend sein. Die gegenwärtig geltende Eisenbahnverkehrsordnung sieht ja gleichfalls eine Entschädigung auch bei nicht nachgewiesenem Schaden vor.

Wir verlangen also in diesem Abänderungsantrag zum § 37, daß auch bei nicht nachgewiesener Beschädigung eine Gebühr gezahlt werde, und wenn der Schaden nachgewiesen wird, soll diese Gebühr auf 40 g pro Kilogramm erhöht werden.

Jetzt, hohes Haus, kommt der § 56 der Eisenbahnverkehrsordnung. Im § 56 heißt es in Punkt m des Absatzes 1 (*liest*): „den Antrag auf Anwendung eines ermäßigten Tarifs, sofern er nur unter der Bedingung seiner Vorschreibung im Frachtbrief angewendet wird.“

Das heißt, daß bei ermäßigter Fracht im Frachtbrief die Fracht selbst, die Frachthöhe, eigens vermerkt werden muß, sonst wird die billige Fracht nicht berechnet. Die Regierungsvertreter haben sich im Ausschuß dagegen ausgesprochen, daß dieser Absatz gestrichen werde. Die Herren haben gemeint, daß dadurch nicht nur ausländische Firmen und Frächter begünstigt würden, sondern daß auch unter Umständen die Bundesbahnverwaltung sich dazu veranlaßt sehen könnte, überhaupt die begünstigte Fracht einzustellen. Nach Informationen, die wir nach jeder Richtung hin eingeholt haben, steht aber die Sache folgendermaßen. Die Pflicht zur Vorschreibung der Anwendung eines ermäßigten Tarifs im Frachtbrief steht im Widerspruch zu § 68, Absatz 1, wo es heißt, die Eisenbahn hat die Frachtberechnung vorzunehmen, die nach dem am Tage der Abfertigung geltenden Tarife die billigste Fracht ergibt. Das heißt also, daß die Eisenbahn die Frachtberechnung vorzunehmen hat, die nach dem am Tage der Abfertigung geltenden Tarife die billigste Fracht ergibt, allgemein, nicht gesondert.

Entgegen der Auffassung, daß durch die Nichtvorschreibung des Tarifs derselbe für jeden Verfrachter angewendet werden müßte, wird auf § 6, Absatz 1, verwiesen, wonach die Tarife bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise angewendet werden müssen. § 6, Absatz 1, lautet: „Die Tarife sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.“ Und im Punkt 4 desselben § 6 heißt es, daß die Tarife zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung gemäß den vom Bundesminister für Handel und Verkehr erlassenen Vorschriften bedürfen und frühestens mit dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung in Kraft treten. Diese beiden Punkte stehen mit dem Punkt m des § 56 im Widerspruch.

Durch die Vorschreibungspflicht werden gerade jene wirtschaftlich schwächeren Unternehmungen getroffen, welche über kein eigenes Tarifsbureau und

die notwendigen Tarifbehelfe verfügen, daher häufig in Unkenntnis der für sie möglichen Frachtbegünstigungen sind. Große Unternehmungen, welche eine eigene Tarifabteilung oder Spediteure beschäftigen werden immer der Begünstigung teilhaftig.

Was nun die Begünstigung des heimischen Verfrächters gegenüber dem ausländischen anbelangt, so wird darauf verwiesen, daß für zahlreiche Auslandsrelationen Verbandstarife bestehen, in welche die günstigsten Tariffätze eingearbeitet sind, somit automatisch auch dem ausländischen Verfrächter zugute kommen. Überdies haben ja auch die Importeure des Auslandes ihre eigenen Tarifabteilungen und sind über die Tarifsage in den auswärtigen Staaten informiert. So kann es geschehen, daß infolge des Vorschreibungszwanges wohl der Auslandsverfrächter, nicht aber der Inlandsverfrächter in den Genuß der Tarifbegünstigung tritt.

Was nun die Frage der sogenannten Industrieförderung, das heißt der Begünstigung einzelner wirtschaftlich schwacher Unternehmungen betrifft, so kann eine solche Tarifbegünstigung in einer solchen Form verfaßt werden, daß sie nur diesem Unternehmen zugute kommt. Man wendet Artikeltarife mit der Anfuhrerklausel an, das heißt, daß ein begünstigter Frachtsatz nur für Sendungen bestimmter Art von einer bestimmten Station Anwendung findet, welche in dieser Station mit Fuhrwerk angeführt und aufgegeben werden.

Mit besonderem Nachdruck muß aber bei diesem Antrage bemerkt werden, daß die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung eine Bestimmung über den Vorschreibungszwang nicht enthält. Die Beibehaltung der Vorschreibungspflicht im österreichischen Gesetz würde also in einer für die Verfrächter sehr wichtigen Frage die Preisgabe des Grundsatzes der Rechtsgleichheit bedeuten. Aus diesem Grunde, hohes Haus, stelle ich folgenden Antrag (*liest*):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

„§ 56, Absatz 1, lit. m ist zu streichen.“

Im § 60 beantragen wir, daß der Absatz (5) wie folgt zu ergänzen ist (*liest*): „Die Belastung einer Sendung mit dem Frachtzuschlag muß in dem Verständigungsschreiben über die Ankunft des Gutes ersichtlich gemacht werden.“

Der Empfänger darf mit Recht fordern, daß er vor Auslösung des Frachtbriefes über die Belastung mit dem Frachtzuschlag informiert wird.

Zu § 63 beantragen wir, daß am Schlusse des fünften Absatzes folgendes anzufügen sei (*liest*): „Die Beistellung der Wagen an die Besteller hat in der Reihenfolge der Bestellung zu erfolgen, sofern nicht zwingende Gründe des Betriebes oder des öffentlichen Wohles entgegenstehen.“

Das ist ein vollständig berechtigtes Verlangen. Dadurch wird verhindert, daß Unrecht geschieht oder Protektion geübt wird. Wenn diese Ergänzung im

§ 63 aufgenommen wird, ist jeder Durchstecherei ein Riegel vorgeschoben.

Zu § 81 endlich wird beantragt, daß in Absatz (4), Zeile 4 und 5 die Worte „ist... zahlen“ zu streichen sind und dafür einzusetzen ist „hat er die durch die Zuziehung von Sachverständigen entstandenen Kosten zu tragen“.

Hier wird die Fassung des § 82, Absatz 4, der gegenwärtig geltenden Eisenbahnverkehrsordnung vorgeschlagen. Der Entwurf sieht eine beträchtliche Belastung des Verfügungsberechtigten vor, die nicht begründet ist.

Außerdem, hohes Haus, sind drei Entschließungen in dem Entwurf enthalten, denen wir uns anschließen. Ich möchte aber zu einer Entschließung, die der Herr Berichterstatter Dr. Grailer beantragt hat, einige Worte sprechen. In der Entschließung heißt es (*liest*):

„Die Bundesregierung wird ersucht, auf die Eisenbahnen Einfluß zu nehmen und der im § 78 (3) a der Eisenbahnverkehrsordnung enthaltenen Ermächtigung, im Tarif für besondere Fälle längere Fristen für die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes vorzusehen, in allen jenen Fällen Gebrauch zu machen, in denen dies mit Rücksicht auf die Postverhältnisse notwendig erscheint.“

Heute heißt es im § 78 des Gesetzes (*liest*):

„Die Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes gilt als bewirkt: a) bei der Zustellung durch die Post vier Stunden, durch Telegramm eine Stunde nach der Aufgabe; für besondere Fälle kann der Tarif längere Fristen vorsehen;

b) bei Zustellung durch Fernsprecher mit der Aufgabe;

c) bei anderer Zustellung durch die Aushändigung.“

Also bei Zustellung durch die Post vier Stunden! Hohes Haus! Im Ausschuß selbst hat jeder der Abgeordneten zugegeben, daß diese Bestimmung unhaltbar ist, bei den postalischen Verhältnissen in Österreich, die mit jenen Deutschlands absolut nicht verglichen werden können. Das ist eine Bestimmung, die auch in der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung enthalten ist. Bei dem großen Unterschied zwischen den Verhältnissen drüben und bei uns ist es unmöglich, daß diese Bestimmungen irgendwie übernommen werden könnten, ohne daß sie gemildert würden, was auch der Antrag des Berichterstatters bezweckt. Wir Sozialdemokraten haben einen viel schärferen, prägnanteren Antrag gestellt, haben uns aber dann mit der Vermittlungsentschließung — möchte ich sagen — des Berichterstatters zufrieden gegeben. Ich möchte aber die Regierung recht sehr bitten, daß sie wenigstens dieser Entschließung restlos Rechnung trage und damit die Interessen der Verfrächter und der Empfänger von Frachten bis zu einem gewissen Grade schützt. Man braucht nur die

Postverhältnisse des Burgenlandes — aber auch in den anderen Bundesländern ist es nicht viel besser — in Betracht zu ziehen, wo nicht täglich, sondern nur zwei- bis dreimal in der Woche die Post zugestellt wird, um zu begreifen, daß dieser Gesetzesparagraph, wie er in der Eisenbahnverkehrsordnung für das Deutsche Reich enthalten ist, nicht restlos auch in unsere Eisenbahnverkehrsordnung übernommen werden kann.

Ich bitte das hohe Haus, den Minoritätsanträgen seine Zustimmung zu erteilen. *(Beifall. — Während vorstehender Rede hat Präsident Eldersch den Vorsitz übernommen.)*

Der gehörig gezeichnete Antrag Sailer auf Streichung des Punktes m im § 56 (Seite 1287) wird zur Verhandlung gestellt.

Moshammer: Hohes Haus! Der zum Gesetz zu erhebende Entwurf einer neuen österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung erfordert es, obwohl auf Grund Anträgen meiner Partei eine Reihe von Verbesserungen im Ausschusse erzielt und seitens des Herrn Ministers Schürff sowie der ihm unterstellten Sachreferenten zugesagt worden ist, daß bei Erlassung der Aus- und Durchführungsbestimmungen unseren berechtigten Wünschen Rechnung getragen werde, und ist es wohl notwendig einiges hierzu zu sagen.

Der erste Entwurf einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung wurde bereits im Dezember 1926 den Kammern zur Stellungnahme übermittelt. Dieser Entwurf war noch ein sogenanntes rein österreichisches Erzeugnis, nachdem bis zu diesem Zeitpunkte die Bemühungen der österreichischen Regierung, mit den Deutschen zu Verhandlungen über die Erstellung eines möglichst gleichartigen Entwurfes zu gelangen, resultatlos geblieben waren.

Im Laufe des Jahres 1927 setzten neue Verhandlungen ein, deren Ergebnis die dem Verkehrsausschusse vorgelegene Regierungsvorlage war.

Die Vorlage 1926 wies gegenüber dem vorliegenden Entwurf mancherlei Vorteile auf, sowohl in der Anordnung des Stoffes als auch in materieller Hinsicht, die Fragen des Frachtrechtes waren viel ausführlicher behandelt.

Der Rechtsangleichung, die noch dazu nur teilweise zur Durchführung gekommen ist, sind also manche Vorteile und insbesondere der der Eigenart der österreichischen Verhältnisse mehr Rechnung tragende Charakter des ersten Entwurfes geopfert worden.

Auf Grund des Gutachtens der Arbeiter- und Angestelltenkammer wurden Verhandlungen mit dem Bundesministerium geführt, wodurch eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen zur Annahme gelangt und in dem gegenwärtig im Hause zu beschließenden Regierungsentwurf Berücksichtigung gefunden haben.

Von den angenommenen Anträgen verdient insbesondere der nun in § 18, Punkt 3, aufgenommene Antrag der Kammer erwähnt zu werden, welcher bei Zugüberfüllung den Reisenden das Recht einräumt, ohne Aufzahlung eine höhere Wagenklasse benutzen zu dürfen.

Noch wurde im Kammergutachten insbesondere gegen die eigenartige Auffassung einer Rechtsangleichung Stellung genommen, welche dahin abzielte, nur jene Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung zu übernehmen, welche den Eisenbahnen Vorteile bringen, hingegen Vorschriften, welche für die Bahnbenutzer günstig sind, zu vernachlässigen.

Auch ist es gelungen, jene Bestimmungen zu beseitigen, welche für die Abwaage von Gepäck und Stückgütern eine Wägebühre vorgesehen hatten.

Von besonderer Wichtigkeit ist es auch, daß in dem vorliegenden Entwurf die Verpflichtung der Eisenbahn zur kostenlosen Abwaage von Stückgütern wieder aufgenommen worden ist.

Hohes Haus! Wir haben eine Anzahl Minderheitsanträge eingebracht. Zu dem Minderheitsantrag, wonach es in § 1 heißen soll: „Eisenbahnen der Republik Österreich“, möchte ich erwähnen, daß man uns bedeutet hat, der deutsche Entwurf lasse diese Bezeichnung nicht zu. Ich bin aber der Überzeugung, daß es unseren Regierungsvertretern ohne weiteres möglich sein wird, zu erreichen, daß auch das Wort „republikanisch“ in den deutschen Entwurf aufgenommen wird.

Ich möchte weiters das hohe Haus ersuchen, unseren Minderheitsantrag zum § 5 seine Zustimmung zu geben. Kein Eisenbahner wird begreifen können, wieso man zu der Wortklauberei gekommen ist, die Eisenbahner, die zu 90 Prozent Fixangestellte sind, mit dem Worte „Leute“ zu benennen.

Der § 7 hat über unsere Anregung eine Befristung erhalten, damit Beschwerden eine zeitgemäße Erledigung finden.

Bei § 9 haben wir den Wunsch ausgesprochen, nach dem Worte „Zuge“ einzuschalten „soweit es die Verkehrsverhältnisse zulassen“. Grundsätzlich wäre ja die Verpflichtung zur Auskunftserteilung im Interesse der Reisenden zu begrüßen. Wenn aber diese Verpflichtung ohne Einschränkung statuiert wird, könnten Bedienstete in solchen Fällen, wo der Dienst die Auskunftserteilung unmöglich macht, auch aus einer begründeten Ablehnung einer Auskunftserteilung Anständen ausgesetzt sein.

Die Herren Regierungsvertreter haben uns bedeutet, daß dies in dem Satz „erteilt werden kann“ seine Berücksichtigung zu finden hätte.

Zu § 11 stellten wir den Antrag, an Stelle des Wortes „zehnten“ zu setzen „vierzehnten“.

Die Erweiterung des für die Zugsanspruchnahme der Fahrbegünstigung maßgebenden Lebensalters bis zum 14. Lebensjahr ist damit gerechtfertigt, daß

Jugendliche bis zu diesem Alter als gänzlich unver-
 sorgt anzusehen sind. Bei diesem Punkte wurde ein-
 gewendet, es sei der bisherige Zustand ein inter-
 nationales Übereinkommen; die beantragte Ab-
 änderung würde außerdem für die Bahnverwaltung
 einen finanziellen Verlust bedeuten. Dem ist wohl
 entgegenzuhalten, daß bei Gewährung dieser Be-
 günstigung kein finanzieller Verlust eintreten würde;
 so manchem Familienvater wäre zum Beispiel hiedurch
 die Möglichkeit gegeben, eine Ausflugsreise mit seiner
 Familie zu unternehmen, was aber nach den der-
 zeitigen Verhältnissen unterbleiben muß, da ihm die
 Mittel zur Bestreitung der vollen Fahrspesen für
 seine unmündigen Kinder nicht zur Verfügung stehen,
 weshalb auch die Fahrspesen des Vaters in diesem
 Falle der Bahn entgehen.

Ein besonderer Punkt ist der § 16, der die
 Warteräume behandelt. Es wurde da wohl durch-
 gesetzt, daß die Warteräume mindestens zur ange-
 gegebenen Zeit, das ist vor der fahrplanmäßigen
 Abfahrtszeit, zu öffnen sind. Aber der heutige Zustand
 hinsichtlich der Warteräume erfordert es, hiezu einige
 Worte zu verlieren. Die Spar- und Abbaumaß-
 nahmen der Bahnverwaltung haben dazu geführt,
 daß man vielfach beachten kann, daß die Warte-
 räume nicht der notwendigen Reinigung unterzogen
 werden, daß mit der Beleuchtung derselben über-
 mäßig gespart wird und die Bediensteten darüber
 klagen, daß ihnen das notwendige Brennmaterial
 zur Beheizung der Räume nicht zur Verfügung
 steht. Noch müssen wir wahrnehmen, daß die Bahn-
 verwaltung der Errichtung von Warteräumen in
 Haltestellen nicht das nötige Verständnis entgegen-
 bringt, das heißt den Gemeinden die ganzen Kosten
 für die Errichtung und Instandhaltung aufhalsen
 will und dabei nicht berücksichtigt, daß die Errich-
 tung von Warteräumen durch die Auflassung vieler
 Haltestellen-Bahnwärterposten gerade zur Bedingung
 wurde und daß diese Errichtung im Interesse unserer
 Arbeiter und Bauern, welche letztere oft einen
 stundenlangen Weg zur Bahn haben, sowie im Inter-
 esse der vielbesprochenen Hebung des Fremdenver-
 kehrs gelegen ist.

Ein weiterer Übelstand sind die Bahnhofsvor-
 plätze. Auch hier muß Remedur geschaffen werden.
 Das Flächenmaß der Vorplätze ist vielfach seit
 dem Bahnbau das gleiche geblieben. Durch den in
 nahezu allen Orten zugenommenen Reise- und
 Fremdenverkehr ist aber die Frequenz auf den Bahn-
 höfen und zugleich auf den Vorplätzen wesentlich
 gestiegen, an Stelle der Pferdegespanne sind Autos
 getreten, Autolinien führen vom Bahnhof in die
 Täler, es ist vielfach der nötige Platz zum Um-
 fahren der Wagen kaum vorhanden. Obwohl Bahn-
 grund zur Erweiterung der Vorplätze größtenteils
 zur Verfügung steht, wird trotz Ersuchens der
 Gemeinden eine Erweiterung nicht durchgeführt.

Daher ist in diesem Belange ein Druck der Aufsichts-
 behörden gegenüber der Bahnverwaltung wohl am
 Platze.

Der § 29 soll hinsichtlich der Ausführungs-
 bestimmungen eine Ergänzung finden.

Die §§ 43 bis 47 behandeln die Beförderung
 von Leichen. Hier wäre grundsätzlich zu sagen, daß
 endlich mit dem beschämenden Zustand gebrochen
 werde, daß tarifarische Bestimmungen die Klassen-
 unterschiede der Menschen auch nach dem Tode in
 so graffer Form zum Ausdruck bringen. Während bei
 Leichentransporten von Privatpersonen alle erdenklichen
 Vorschriften der Pietät berücksichtigt werden, werden
 Leichen, welche von Polizeibehörden, Strafanstalten,
 Krankenhäusern und dergleichen zur Absendung kommen,
 buchstäblich als Ware behandelt. Es ist ein Kultur-
 erfordernis, daß für die Beförderung von Leichen
 die Eisenbahnen eigene Leichentransportwagen, welche
 auch die Beförderung mehrerer Leichen gleichzeitig
 ermöglichen, einstellen. Mit diesen Leichentransport-
 wagen der Eisenbahnen sollen Leichen ohne Rücksicht
 auf ihre Provenienz nach einem mäßigen Frachtfake
 befördert werden. Wenn Hinterbliebene jedoch den
 Leichnam in einem gesonderten Wagen befördert
 wissen wollen, so steht diesem Wunsche gegen Ent-
 richtung entsprechender Gebühren nichts im Wege.
 Durch die Einführung von Spezialwagen für Leichen-
 Transporte wäre es dann auch Minderbemittelten
 möglich, den Verstorbenen behufs Bestattung in
 heimatlicher Erde nach Hause zu befördern. Gegen-
 wärtig ist diese Möglichkeit bloß für gut situierte
 Menschen gegeben, während der großen Masse dieser
 Trost versagt ist.

§ 51 behandelt die Lieferfristen für lebende
 Tiere. Hier wurde uns eine wesentliche Besserung
 zugesagt.

Im § 63 ist unserem Wunsche Rechnung getragen
 worden, wodurch die Anforderung von Wagen auch
 auf telephonischem Wege erfolgen kann.

Hohes Haus! Durch wirkliche Handhabung dieses
 Bundesgesetzes sind unzweifelhaft Besserungen für
 die Volkswirtschaft und für die Bevölkerung zu
 erwarten, es darf aber jener nicht vergessen werden,
 denen die Vollziehung und Durchführung dieses
 Gesetzes obliegt, das sind die Eisenbahner. Ich möchte
 daher bitten, da dieses Gesetz mit 1. Oktober dieses
 Jahres in Kraft tritt und die Angestellten dadurch
 eine sehr umfangreiche Arbeitsleistung bis dorthin
 zu leisten haben werden, zu veranlassen, daß dieses
 Gesetz, beziehungsweise die damit bedingte Arbeits-
 leistung nicht auf Kosten des bisherigen Personals
 gehen darf, weil der äußerst verringerte Personal-
 stand eine Mehrbelastung der Bediensteten nicht
 mehr zuläßt. *(Lebhafter Beifall.)*

Weiser: Hohes Haus! Gestatten Sie mir, daß
 ich zu dem vorliegenden Gesetzentwurfe auch einige
 Worte sage. Wir haben zwar im Ausschuß schon

ziemlich lange beraten und alles durchbesprochen und wir haben auch eine ziemliche Anzahl von Anregungen und Anträgen eingebracht, die zum Teil schon berücksichtigt wurden, zum Teile heute zur Abstimmung stehen, doch möchte ich immerhin zu dem Gesetzesentwurf selbst noch kurz folgende Bemerkungen machen. Wenn wir den vorjährigen Entwurf, über den mit der deutschen Reichsbahn verhandelt wurde, betrachten, so sehen wir in dem heutigen Entwurfe, wenn wir ihn zur Hand nehmen, ganz bedeutende Veränderungen. Die Rechtsangleichung ist eigentlich unter Preisgabe bedeutender Vorteile durchgeführt worden. Wenn wir die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland und Österreich betrachten, so müssen wir sagen, daß da wirklich ein ganz großer Unterschied besteht und daß es nicht gleichgültig ist, wie derartige Gesetze geschaffen werden. Unter Umständen müßte man doch den kleineren Bruder, das sind wir Österreicher, mehr berücksichtigen, aber man hat ganz einfach und zum größten Teile eigentlich den deutschen Entwurf übernommen. Nun weiß ich natürlich, daß die Auswirkung unter Umständen nicht besonders groß sein wird. Wir wissen ja, daß das zwischenstaatliche internationale Übereinkommen für beide Staaten bindend ist und daß daher unter Umständen von dem einen oder andern Absatz wird abgegangen werden müssen. Es ist auch die Frage aufgetaucht, warum man nicht alle guten Bestimmungen aus dem deutschen Entwurf übernommen hat. Ganz unbedeutende Detailbestimmungen, ja einzelne Worte sind übernommen worden, während man die Regelung großer und wichtiger Fragen ausgelassen hat. Ich weise nur auf den Absatz 4 des § 43 hin, auf den ich noch zu sprechen komme.

Weiters möchte ich den Herrn Referenten bitten, dafür zu sorgen, daß ein systematisches und übersichtliches Inhaltsverzeichnis und ein Schlagwortregister ausgearbeitet und mit verlaublich wird, wie es beim deutschen Entwurf der Fall ist. Das wäre notwendig, weil man dann gleich eine bessere Übersicht und dadurch eine große Erleichterung für die Praxis erzielt. Der Entwurf enthält allerdings, wie ich sehe, bereits ein Inhaltsverzeichnis, aber es wäre gut, wenn es auch in das Gesetz aufgenommen und hinausgegeben würde.

Zu den Abänderungsanträgen haben ja bereits meine Parteifreunde Sailer und Moßhammer gesprochen. Ich möchte nochmals wie im Ausschuss darauf hinweisen, daß es gar nicht schaden würde, im § 1 das Wort „Republik“ einzufügen. Wenn man das Wort „Republik“ in Deutschland nicht eingefügt hat, so kann das doch uns nicht hindern, es zu tun; ich habe immer einen gewissen Verdacht, daß unsere Behörden und verantwortlichen Personen in Österreich sich noch vor dem Worte „Republik“ fürchten. Wir sind eine Republik, wir haben eine republikanische Verfassung und das soll auch in

unseren Gesetzen zum Ausdruck kommen. Wir bitten, daß unser Antrag auf Einfügung des Wortes „Republik“ angenommen werde.

In § 2, Absatz 2, wird dem Bundesministerium für Handel und Verkehr gestattet, in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von den Bestimmungen dieser Ordnung für einzelne Bahnstrecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge usw. zu genehmigen. Das ist vielleicht notwendig und nützlich, aber es kann auch unter Umständen gefährlich sein. Gewiß kann ein solches Gesetz noch nicht alle Umstände vollständig berücksichtigen, die momentan bestehen oder vielleicht im Laufe der Zeit sich ergeben können, und es ist ganz zweckmäßig, hier dem Minister gewisse Befugnisse einzuräumen. Nur soll dieses Recht entsprechend begrenzt sein und wir hätten gewünscht, daß dieses Recht für den Minister in bestimmten Punkten ausgesprochen würde. Wir hoffen, daß der Herr Minister und die Minister überhaupt, welche dieses Ressort innehaben werden, stets nur im Interesse der Wirtschaft und der Öffentlichkeit handeln werden.

Im § 5 ist die Rede von der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Das Wort „Leute“ ist ein eigentümlicher Ausdruck für eine große Gruppe von Menschen und es ist bedauerlich, daß diejenigen, die diesen Entwurf hier ausgearbeitet haben, und scheinbar auch die Verfasser des deutschen Entwurfes, kein anderes Wort dafür gefunden haben. Die Eisenbahner empfinden es als eine Geringschätzung — und zwar die Beamten genau so wie die Arbeiter —, wenn man sie mit der Bezeichnung „Leute“ abtut. Wir haben den Antrag gestellt, hier das Wort „Angestellte“ einzusetzen. Es könnte natürlich ebenso zum Beispiel das Wort „Bedienstete“ gewählt werden. „Leute“ ist aber ein Ausdruck, der wirklich sehr armseelig ist, und wenn man schon in anderen Staaten keinen anderen Ausdruck findet, so sollen wir uns nicht dazu hergeben, für die große Masse der Eisenbahner dieses einfache Wort anzuwenden.

In § 18 ist eine Bestimmung, die für die Reisenden unter Umständen vielleicht sehr angenehm sein kann, aber soweit ich besonders die Schaffner auf den Eisenbahnen kenne, werden diese damit nicht zufrieden sein, nicht vielleicht deshalb, weil sie das den Reisenden nicht gönnen, sondern weil es zu ungeheuren Unannehmlichkeiten kommen wird. Hier ist eine Erweiterung vorgesehen, daß nämlich ein Reisender von der dritten in die zweite oder von der zweiten in die erste Klasse placiert werden kann, wenn er keinen Platz in der Klasse findet, für die er die Fahrkarte gelöst hat. Aber auch heute ist das schon so, daß in irgendeiner Station, wenn vielleicht hundert oder zweihundert Personen einsteigen und keinen Platz finden, der Stationsvorsteher die Erlaubnis gibt, daß die Leute auch höhere

Klassen besetzen dürfen. Das wird nun hier festgelegt. Es ist dies allerdings ein Erfolg für das reisende Publikum, aber ich möchte heute schon darauf aufmerksam machen, daß sich das wahrscheinlich nicht halten wird; das wird zu Streitigkeiten führen und es wird dadurch auch die Eisenbahn ganz bedeutende Mindereinnahmen erzielen. Es wäre besser, wenn man diesen ganzen Absatz hier streichen würde. Es ist zwar nicht populär, wenn man das ausspricht, aber es wird das viele Verdrießlichkeiten verursachen und ich glaube, man wird im Laufe der Zeit wieder zum alten Zustand zurückkehren.

Im § 43 ist in diesem Referentenentwurf ein Satz nicht enthalten, der noch in dem alten Entwurf, den wir in der vergangenen Woche erhalten haben, enthalten war. In dem alten Entwurf, den wir in der vergangenen Woche verhandelt haben, ist im § 43 als Absatz 4 gestanden (*liest*):

„Im Nahverkehr bis 100 Kilometer kann von der Verwendung eines luftdichten Metalleinsatzes abgesehen werden, wenn die Leiche in einem widerstandsfähigen Metall- oder Holzsarg, dessen Fugen gedichtet (verpicht) sind, eingeschlossen ist und die Zustimmung der für die Ausstellung des Leichenpasses zuständigen Behörde beigebracht wird.“

Man hat diese Bestimmung mit der Begründung herausgenommen, weil sie auch im deutschen Entwurf herausgekommen ist. Nun kann ich das wirklich nicht verstehen. Es wäre das eine gewisse Erleichterung und ich stelle daher den Antrag (*liest*):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

In § 43 ist als Absatz 4 einzufügen:

„Im Nahverkehr bis 100 Kilometer kann von der Verwendung eines luftdichten Metalleinsatzes abgesehen werden, wenn die Leiche in einem widerstandsfähigen Metall- oder Holzsarg, dessen Fugen gedichtet (verpicht) sind, eingeschlossen ist und die Zustimmung der für die Ausstellung des Leichenpasses zuständigen Behörde beigebracht wird.“

Ich bitte den Herrn Referenten, daß er sich diesen Antrag zu eigen macht, und das hohe Haus, diesem Antrag zuzustimmen. Ich begreife schon, daß eine gewisse Animosität gegen diesen Antrag in Österreich vorhanden ist, aber die Zeiten werden ja auch anders werden und man wird verstehen, daß auch bei Veraschungen eine gewisse Erleichterung Platz greifen muß. Ich bitte daher nochmals um die Annahme dieses Antrages.

Was den § 56, Absatz m, betrifft, so ist er schon von meinen Vorrednern besprochen worden. Ich möchte ganz kurz zu diesem Absatz folgendes mitteilen. Durch diesen Absatz werden eigentlich nur große Firmen, Großindustrielle, Großhändler einen Gewinn erzielen. Ein Beispiel hierfür: In Passau sind im Frieden ungefähr sechs Spediteure gewesen. Gewiß haben in der Nachkriegszeit verschiedene

Umstände eine Rolle gespielt, aber wenn heute in Passau 65 Spediteure sind, so muß das eine gewisse Ursache haben und die Ursache ist darin zu finden, daß im Laufe der Zeit im Tarifwesen verschiedene Veränderungen vorgenommen wurden. Den großen Industrieunternehmen sind weitgehende Begünstigungen gegeben worden. Es ist selbstverständlich, daß diese Firmen, die große Bahnsendungen zu bewerkstelligen haben, trachten, womöglich billig zu transportieren. Die Spediteure übernehmen den Transport und haben ja von all den Dingen genaue Kenntnis. Außerdem wissen wir, daß wirklich hervorragende Beamte der Eisenbahn selbst, die die Tarife, die ganzen Verordnungen und Erlasse genau kennen, dann, wenn sie pensioniert sind, eben zu großen Firmen, zu großen Spediteuren gehen und dort ihre Kenntnisse verwerten. Dadurch kommt einerseits die Bahnverwaltung zu Schaden, andererseits sehe ich keinen besonderen Nutzen. Es wäre, wie gesagt gut, wenn das hohe Haus auch unseren Antrag auf Streichung dieses Absatzes m im § 56 annehmen würde.

Dieser Entwurf bedeutet im ganzen gewiß einen Fortschritt für den Bahnbenutzer, aber auch einen Fortschritt, und zwar hauptsächlich für die Großindustrie und für die Großhändler. Der Entwurf enthält Bestimmungen denen wir größtenteils zustimmen können. Wir haben gewiß keine grundsätzlichen Abänderungen beantragt, sondern haben nur einzelne Anträge gestellt, die wir für wichtig halten. Ich bitte daher nochmals um Annahme dieser Anträge. (*Beifall.* — Während vorstehender Rede hat Präsident Miklas den Vorsitz übernommen.)

Der gehörig gezeichnete Antrag Weiser zu § 43 wird zur Verhandlung gestellt.

Berichterstatte Dr. **Grailer**: Hohes Haus! Gestatten Sie, daß ich ganz kurz zu den vorgebrachten Minderheitsanträgen insoweit einige Bemerkungen mache, als diese Bemerkungen im Interesse einer objektiven Beurteilung des Standpunktes der Mehrheit des Ausschusses, den ich hier zu vertreten habe, notwendig sind.

Was den Minderheitsantrag I betrifft, der die Einschaltung der Wörter „der Republik“ verlangt, zum Zwecke des klaren Bekenntnisses zur republikanischen Staatsform, möchte ich sachlich folgendes dazu sagen: die Staatsform ist, wie auch bereits einer der Herren Redner — ich glaube der Herr Abg. Weiser oder der Herr Abg. Sailer — erklärt hat, bei uns in der Bundesverfassung expressis verbis festgelegt. Wir haben eine Reihe von Präjudizen in Spezialgesetzen, welche zeigen, daß die Einführung der Staatsform nicht notwendig ist, sowohl vom sachlichen Standpunkt wie auch vom legislativen Standpunkte aus. Ich möchte fast sagen, daß diese Anfügung vom legislativen Standpunkt aus sogar ein

Schönheitsfehler wäre. Der Herr Abg. Weiser hat nun gemeint, man könnte die deutschen Bestimmungen, die nicht als Gesetz erschienen sind, sondern als Verordnung des Reichsverkehrsministeriums, nun kongruent gestalten. Ich verweise darauf, daß die reichsdeutsche Verkehrsordnung bereits verabschiedet ist und unsere Bundesregierung mit der Reichsregierung ein Übereinkommen getroffen hat, wonach sämtliche Änderungen zum Zwecke einer Vereinheitlichung gegenseitig mitzuteilen sind.

Aber neben diesen technischen Schwierigkeiten gibt es noch einige Punkte, auf die ich verweisen möchte, um zu begründen, daß die Forderung nach Einführung der Staatsform nicht gerechtfertigt ist. Ich will damit nicht das republikanische Gefühl unserer Staatsbürger irgendwie anzweifeln, sondern nur rein objektiv vom Standpunkte des Berichterstatters folgendes sagen: In einem der wichtigsten Dokumente, das Österreich leider besitzt, nämlich im Friedensvertrage, ist im Einführungsparagraphen die Staatsform ebenfalls nicht enthalten, sondern es heißt einfach: zwischen den alliierten und assoziierten Hauptmächten einerseits und Österreich andererseits. Wir sehen dieselbe Terminologie im internationalen Berner Übereinkommen. Auch hier heißt es: Zwischen Deutschland und verschiedenen Staaten einerseits, Österreich andererseits. Und in der Bundesverfassung selbst, dem wichtigsten Gesetze, das wir in Österreich neben dem Friedensvertrage besitzen, ist im § 1 festgelegt: Österreich ist eine demokratische Republik, während in all den folgenden Paragraphen die Terminologie der Staatsform überhaupt nicht mehr berücksichtigt erscheint. Schon der § 2 der Bundesverfassung spricht nur mehr von Österreich usw. Sie sehen aber auch, daß das Verfassungsgesetz, betreffend den Übergang zur bundesstaatlichen Verfassung, das in einer Ära geschaffen worden ist, wo wir eine Staatsregierung gehabt haben, die über den Verdacht mangelnder Liebe zur Republik zweifellos erhaben ist, an der Terminologie eben aus legislativer Tradition festhält. Ich könnte noch eine Reihe anderer Beispiele erwähnen, aber ich will mich kurz halten.

Ich möchte, um irgendwelche meritorische Bedenken zu zerstreuen, zu dem § 1 nur noch eines sagen. Der Artikel 49 unserer Bundesverfassung sagt ausdrücklich, über das Anwendungsgebiet eines Gesetzes kann nie ein Zweifel bestehen, weil als Anwendungsgebiet immer automatisch die Republik Österreich gemeint ist, wenn nicht spezielle Ausnahmsbestimmungen vorgesehen sind. Mit Rücksicht auf diese Sachlage muß ich bitten, dem Antrag des Ausschusses beizustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Was den Minderheitsantrag II betrifft, der von den Herren Abg. Sailer, Weiser und Mochhammer zum Gegenstande einiger Refrimationen gemacht worden ist, so erlaube ich mir dazu folgendes zu

sagen: Es hat der Herr Abg. Sailer auf das internationale Übereinkommen verwiesen, und zwar auf den zweiten Absatz, wo statt der Bezeichnung „Leute“ „Bahnangestellte“ steht. Ich möchte dem Herrn Abg. Sailer folgendes zu bedenken geben: Trotz der weit fortgeschrittenen Stabilisierungsbestrebungen bei den Bundesbahnen, trotz der normativen Bestimmungen der Besoldungsordnungen, die bekanntlich nach zweijähriger Dienstzeit nur mehr Beamte kennen, haben wir eine Reihe von Bediensteten, die durch den Begriff Bahnangestellte nicht mehr erfaßt werden würden. Das ist außerordentlich wichtig. Gerade die Kategorien, die wir bei den Bahnen als die sogenannten Revers- oder Verstärkungsarbeiter kennen, würden bei der Terminologie, wie sie von Ihnen gewünscht wird, nicht mehr unter den klaren Wortlaut der im Haftpflichtgesetz vorgesehenen Terminologie fallen und es könnte bei irgendeinem Haftpflichtfall ein Schade für den Betroffenen entstehen. Wenn hier auch auf ethische Gesichtspunkte hingewiesen wurde, so muß ich fragen: Bedeutet denn die Bezeichnung Leute wirklich so etwas Schlechtes? Von Stadtleuten und Landleuten zu sprechen, ist doch allgemeiner Sprachgebrauch. Ich glaube also, daß die Bezeichnung Leute sicherlich nichts Verlegendes hat, und möchte daher die Herren Antragsteller bitten, sich doch auch für die Fassung des Ausschußantrages zu entschließen, der aus legislativen Gründen, aus Gründen der Übereinstimmung mit dem deutschen Entwurf, aber auch aus Gründen der sicheren Anwendungsmöglichkeit der Haftpflichtbestimmungen auf das Personal der Eisenbahn dahin geht, jene Terminologie zu wählen, die hier gewählt worden ist und die insbesondere auch in der Sprachpraxis im Handelsgesetz und in einer Reihe von anderen Gesetzen zu finden ist. Der gewissenhafte Gesetzgeber muß Wert darauf legen, diese Terminologie aufrechtzuerhalten. Ich bin daher auch nicht in der Lage, den zweiten Antrag der verehrlichen Opposition zur Annahme zu empfehlen.

Was nun den Antrag zu § 8 betrifft, daß der Umrechnungsfurs dem Schlussskurs des Vortages zu entsprechen hätte, verweise ich auf die im Ausschußberichte gegebene Motivierung für die Ablehnung und bin dafür, daß auch das hohe Haus diesen Antrag im Interesse der Bundesbahnverwaltung ablehnt.

Zu § 13 ist nur zu sagen, daß die Ablehnung dieses Antrages im Ausschuß ausführlich begründet worden und diese Begründung auch in meinem Bericht enthalten ist. Ich bin der Meinung, daß diesem Antrage nicht zuzustimmen wäre.

Wichtig ist ein neueingebrachter Antrag des Herrn Abg. Sailer, zu dem auch die übrigen Redner gesprochen haben. Das ist der Antrag auf Streichung des § 56, Absatz 1, lit. m. Die dort vorgesehene Textierung ist praktisch geltendes Recht

und es hat sich gezeigt, daß sie notwendig ist, denn schließlich hat jede Tarifposition, jede Tarifnorm gleichzeitig eine volkswirtschaftliche Funktion, es müssen im Interesse der Belebung unserer Produktion aus rein volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus schwache oder notleidende Produktionszweige durch Tarifmaßnahmen unterstützt werden und das geschieht in der Form des Ausnahmetarifs. Es ist bei der jeweiligen Position unter den Anwendungsbedingungen immer klar ausgesprochen, daß der Ausnahmetarif nur dann Anwendung finden kann, wenn seine Anwendung im Frachtbrief verzeichnet ist. Es ist daher klar, daß die Bedenken des Herrn Abg. Sailer, daß nur die großen Unternehmungen den Vorteil haben, die kleinen Unternehmungen diesen Vorteil aber nicht genießen werden, nicht zutreffen. Wir haben in der Eisenbahn-Verkehrsordnung einen entsprechenden Modus gefunden und die Bahnverwaltung verpflichtet, in ihm alle Tarifbehelfe zur Verfügung zu stellen — ebenfalls ein Fortschritt gegenüber dem geltenden Recht. Ich bin daher nicht in der Lage, den Antrag Sailer zur Annahme zu empfehlen, sondern beantrage dessen Ablehnung.

Was nun den Antrag des Herrn Abg. Sailer u. Gen. betrifft, § 43 durch den ursprünglich im deutschen Entwurfe enthaltenen Absatz 4 wieder zu rekonstruieren, so wurde dieser Absatz im Ausschusse über mein Ersuchen gestrichen, weil diese Streichung unterdessen bei der Behandlung der Verkehrsordnung in Deutschland erfolgt ist. Diese Streichung wurde also aus Gründen der Kongruenz mit der deutschen Verkehrsordnung vorgenommen, sie liegt aber auch im weitgehenden Interesse der Bundesbahnverwaltung, die durch eine derartige neuerliche Hineinarbeitung tarifarische Nachteile hätte, die sicherlich auch nicht im Interesse der Opposition gelegen wären. Ich beantrage daher, auch diesen Antrag abzulehnen.

Der Herr Abg. Sailer hat ferner gewünscht, daß die Resolution, die vom Ausschusse zum § 78 vorgeschlagen wurde, von der Regierung eine gewissenhafte und restlose Beachtung finde. Ich muß mich diesem berechtigten Wunsche des Herrn Abg. Sailer anschließen und bitte den Herrn Minister, beziehungsweise die Bundesregierung, bei Erlassung der Durchführungsbestimmung auf die Durchführung dieser Entschließung den allergrößten Wert zu legen. Es trifft zu, wenn der Herr Abg. Sailer sagt, daß die Postverhältnisse in einzelnen Gebieten unseres Vaterlandes eine Verlängerung der Frist für die Benachrichtigung des Empfängers oft rechtfertigen, ja, notwendig machen, sollen nicht weite Schichten unseres Bahninteressentenkreises zu Schaden kommen. Ich empfehle daher den vom Herrn Abg. Sailer ausgesprochenen Wunsch und mache ihn auch zum Wunsche des Berichterstatters.

Der Herr Abg. Moshammer hat aus Anlaß einer Retrimination über den § 16 den Zustand unserer Warteräume beanstandet. Diesen Zuständen kann ich dadurch nicht abhelfen, daß ich in der Eisenbahnverkehrsordnung normative Bestimmungen treffe. Das ist Sache der Durchführung, die vielfach mit den mit dieser Durchführung befaßten Personen zusammenhängt, es ist Sache der Bundesbahnverwaltung.

Zum Schlusse möchte ich noch folgendes sagen. Der Herr Abg. Weiser meint, diese Regierungsvorlage stelle im großen ganzen eine Abschrift des deutschen Gesetzes dar. Meine verehrten Frauen und Herren! Wer sich die Mühe genommen hat, dieses Gesetz im ständigen Vergleich mit den reichsdeutschen Bestimmungen durchzustudieren, der muß sagen, daß weit über 50 Prozent der österreichischen Anregungen bei den gegenseitigen Verhandlungen Berücksichtigung fanden. Es ist zweifellos eine Pflicht des Berichterstatters und, ich glaube, des gesamten Hauses, nicht nur den österreichischen Funktionären, die damit befaßt waren, dem Herrn Minister, dem Herrn Sektionschef Dr. Böschmann, den Ministerialräten Dr. Rauscher und Dr. Zellinek, die als österreichische Vertreter diese außerordentlich schwierige Arbeit mit Erfolg betreuten, zu danken, sondern auch jener zu gedenken, durch deren Entgegenkommen es vor allem möglich wurde, in dieser Rechtsangleichungsaktion so wunderbar schöne Erfolge zu erzielen. Ich glaube mich eines Sinnes mit Ihnen allen, wenn wir dem deutschen Reichsverkehrsminister von dieser Stelle aus für das außerordentlich große Verständnis danken, das er dieser Angleichungsaktion entgegengebracht hat, und daß wir den damit befaßten Ministerialbeamten ebenfalls den herzlichsten Dank zollen.

Was den Wunsch des Herrn Abg. Weiser betrifft, ein systematisches Schlagwörterverzeichnis anzulegen, so schließe ich mich diesem Wunsche an und teile mit, daß eine diesbezügliche Bearbeitung bereits im Zug ist und der Verlautbarung des Gesamttextes angeschlossen werden wird, als Sachbehelf und als dienstlicher Behelf für das Personal. Es erscheint also auch diesem Wunsche entsprochen.

Ich bitte nunmehr das hohe Haus, die Verkehrsordnung in der vorliegenden Textierung des Ausschusses anzunehmen und die gestellten Minderheitsanträge abzulehnen.

Damit ist die Aussprache beendet.

Bei der Abstimmung wird das Gesetz unter Ablehnung sämtlicher Minderheitsanträge sowie des Antrages Weiser zu § 43 (S. 1291) und des Antrages Sailer zu § 56 (S. 1287) in der Fassung des Ausschusses in 2. u. 3. Lesung angenommen.

Die dem Ausschusse vorgeschlagenen drei Entschließungen sowie die vom Berichterstatter beantragte Entschließung (S. 1283) werden angenommen.

Die Tagesordnung ist erledigt.

Es wird nunmehr die zu Beginn der Sitzung verlesene dringliche Anfrage in Verhandlung gezogen.

Schneeberger: Hohes Haus! Die bedauerliche Tatsache, daß die Regierung durch ihr Verhalten die Verhandlungen über die Landarbeiterversicherung seit einigen Wochen ins Stocken gebracht hat und daß die Regierung Versprechungen und Zusicherungen, die sie anlässlich der Verhandlungen gegeben hat, nicht einzuhalten scheint, veranlaßt uns, die seltene Gelegenheit einer Nationalratsitzung zu benutzen, um hier vor aller Öffentlichkeit von der Regierung Rechenschaft über die weitere Verschleppung der Verhandlungen über die Landarbeiterversicherung zu verlangen.

Wir haben zu dieser Regierung ja nie ein Vertrauen gehabt und wir haben dieser Regierung auch nie zugemutet, daß sie ein besonderes Verständnis für die sozialen Fragen der Arbeiterschaft und auch der Landarbeiter aufbringen wird. Das war ja auch mit ein Grund, warum wir bei den Verhandlungen über die Arbeiterversicherung den Antrag stellten, auch die land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter in dieses Gesetz einzubeziehen, weil wir schon vorausgesehen haben, daß ein Sondergesetz für die landwirtschaftlichen Arbeiter mit Rücksicht auf die Einstellung der bürgerlichen Parteien und der Regierung in dieser Frage einen sehr langen Leidensweg zu machen haben wird. Unser Antrag wurde abgelehnt. Die Regierung und die Mehrheitsparteien haben uns hoch und teuer versprochen, daß es ihre feste Absicht sei, auch den Landarbeitern durch ein Sondergesetz jene Sozialversicherung in dem Umfange und in dem Ausmaß zu geben, wie sie die Industriearbeiter haben und durch die Arbeiterversicherung bekommen sollen. Dieses Versprechen haben die Regierung und die Regierungsparteien im März des vorigen Jahres abgegeben. Ich stelle ausdrücklich fest, daß dieses Versprechen, das uns da gegeben wurde, bis heute nicht eingelöst worden ist.

Es ist fast ein Jahr vergangen, bis die Regierung es zu dieser unannehmbaren Vorlage gebracht hat, die anfangs des heurigen Jahres dem Parlament vorgelegt wurde. Es hat da förmlich einen Kampf gekostet, um die Regierung und die Regierungsparteien zu Verhandlungen über die von der Regierung eingebrachte Vorlage zu veranlassen. Endlich, am 8. März ist der Unterausschuß für die Landarbeiterversicherung zusammengetreten und hat die Verhandlungen über diese Vorlage aufgenommen. Zu Beginn der Beratungen hat der Herr Abg. Richter namens der sozialdemokratischen Partei die Regierung gefragt, wie sie sich denn die Beratung und die Verabschiedung dieses Gesetzes vorstelle, und hat ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß unsere Partei für den Fall, als dieser Vorlage seitens der Regierungsparteien jenes Schicksal be-

schieden werden sollte wie ihren Vorgängern, nicht ruhig zusehen könne. Der Herr Minister Dr. Resch hat darauf namens der Regierung die Zusicherung gegeben, daß die Regierung alles Interesse daran habe, die Landarbeiterversicherung beschleunigt zu behandeln und so rasch als möglich zu verabschieden. Es haben dann noch mehrere Ausschusssitzungen stattgefunden, die letzte am 28. März. Es wurde eine große Anzahl von Paragraphen fertig beraten und jene Punkte, über die kein Einvernehmen im Ausschuß erzielt werden konnte, wurden für Parteienverhandlungen zurückgestellt. In der letzten Sitzung am 28. März haben die Regierungsparteien und die Regierung die Zusicherung gegeben, daß die weiteren Verhandlungen über diese Vorlage und auch die Parteienverhandlungen unmittelbar nach den Osterfeiertagen beginnen werden. Wir können heute feststellen, daß weder von Verhandlungen im Ausschusse noch von Parteienverhandlungen jemals eine Rede war.

In der Sitzung vom 28. März hat sich aber auch noch eine andere sehr wichtige Sache abgespielt. Ich habe dort namens der sozialdemokratischen Partei den Antrag gestellt, auch für die land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter eine Altersfürsorgerente in dem Sinne einzuführen, wie sie die industriellen und gewerblichen Arbeiter durch die Arbeiterversicherung bekommen haben.

Nach einer grundsätzlichen Zustimmung des Ausschusses hat nun der Minister Dr. Resch namens der Regierung die Richtlinien skizziert und versprochen, daß nach den Osterfeiertagen — so steht es im amtlichen Protokoll — den Parteien eine Vorlage über die Altersfürsorgerente zugehen werde. Wir haben nun in wenigen Tagen Pfingsten und von unserer Partei hat eine solche Vorlage bis jetzt niemand zu Gesicht bekommen. Wir konstatieren, daß dieses Verhalten der Regierung ein schändlicher Wortbruch gegenüber den Landarbeitern ist. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Ich kann diesen Vorwurf nicht zurücknehmen, es sei denn, daß die Regierung in der Lage ist, nachzuweisen, daß sie bei ihrem Versprechen nicht Östern 1928, sondern andere Östern gemeint hat. Die Sozialversicherung der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter ist durchaus nicht so beschaffen, daß es keine Eile hätte mit der Verabschiedung des Gesetzes. Circa 170.000 Arbeiter in der Land- und Forstwirtschaft — das weiß auch die Regierung — haben nicht einmal eine Krankenversicherung, über 400.000 Arbeiter in der Land- und Forstwirtschaft haben keine Unfallversicherung und mehr als eine halbe Million in diesem Beruf haben auf keinen Groschen Anspruch, wenn sie alt oder invalid geworden sind. Unter diesen Umständen ist eine solche verantwortungslose Verschleppung der Verhandlungen über die Versicherung ein Zustand, der für unsere

Partei unerträglich geworden ist. Die Regierung hat scheinbar keine Arbeit, auch das Parlament ist, wenn man von gewissen Notstandsarbeiten absieht, förmlich arbeitslos geworden, und draußen warten Hunderttausende von Menschen darauf, daß diese Regierung endlich einmal ihre Pflicht erfüllt und eine annehmbare Versicherung für die land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter fertigstellt. Man hört allerdings, daß sich die Regierung bemüht, für die Grundherren Getreidezölle und Viehzölle durchzusetzen; die Mehrheitsparteien sind mit größter Intensität am Werk, ein sogenanntes Antiterrorgesetz im Parlament durchzupeitschen, damit den Verrätern und Spitzeln in den Betrieben nichts geschehen kann, aber über die Verhandlungen betr. die Landarbeiterversicherung herrscht schon seit acht Wochen wieder Totenstille. Herr Minister, die weitere Verschleppung der Verhandlungen über die Einführung der Altersfürsorgerente ist für uns geradezu unerträglich geworden. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)* Darum verlangen wir von der Regierung nicht nur, daß sie uns Rede und Antwort stehe, warum ihr damaliges Versprechen bis heute nicht eingelöst wurde, sondern verlangen von der Regierung auch, daß sie diese Vorlage so rasch als möglich in den Ausschuß und in das Haus bringe, damit sie so rasch als möglich verabschiedet wird und endlich einmal die Schande ein Ende nimmt, daß Tausende von Menschen, wenn sie sich ihr Leben lang für andere geschunden und geplagt haben, im Greisenalter zum Bettelstab greifen müssen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Bundesminister für soziale Verwaltung Dr. Reich:
Hohes Haus! Die dringliche Anfrage, die der Herr Abg. Schneeberger heute gestellt hat, hat er, wenn auch nicht in dieser dringlichen Form, im Unterausschuß gestellt, als die Schlußbestimmungen der Regierungsvorlage beraten wurden. Ich habe damals erklärt, wie auch aus dem Communiqué zu ersehen ist, daß die Regierung den Regierungsparteien schon bei der Einbringung der Regierungsvorlage zugesagt hat, es werde eine Bestimmung in das Gesetz aufgenommen werden, die für die Landarbeiter auch eine Altersfürsorgerente statuiert. Allerdings ist in der Landarbeiterversicherung dieses Problem nicht so leicht zu lösen wie in der Arbeiterversicherung. In einer Reihe von Betrieben gibt es keine gesetzliche Krankenversicherung, es besteht auch kein Institut, das die Rentenzuerkennung vornehmen könnte. Man braucht daher für die Schaffung der Altersfürsorgerente zuerst einen Unterbau, man kann sie nicht in den luftleeren Raum stellen. Ich habe aus diesen Gründen nie versprochen, eine Gesetzesvorlage einzubringen, sondern habe bei den Übergangsbestimmungen zugesagt, entsprechende Formulierungen abfassen zu lassen, ich habe auch die

Richtlinien dem Ausschuß zur Kenntnis gebracht — das ist aus dem Communiqué zu ersehen — und habe erklärt, ich könne in Aussicht stellen, daß wir bis nach Ostern mit diesen Formulierungen fertig sein werden, und der Unterausschuß könne dann auch über diese Frage sprechen.

Im Prinzip waren alle Parteien einig über die Altersfürsorge, allerdings müssen die Bestimmungen über die Anspruchsberechtigung ganz anders formuliert sein wie bei der Arbeiterversicherung. Bei dieser gehen die Anspruchsberechtigten durch das Sieb der Arbeitslosenversicherung, für den Landarbeiter besteht keine Arbeitslosenversicherung, man muß also auch den Kreis der Anspruchsberechtigten ganz anders abstecken.

Überdies habe ich auch erklärt, erste Voraussetzung für die Durchführung einer solchen Altersfürsorgerente ist, daß die Krankenversicherung der Landarbeiter geschaffen wird und daß bis zum 1. Jänner 1929 auch die Unfalls- und anderen Versicherungsträger für die Landarbeiterversicherung existieren.

Kein Landarbeiter wird um sein Recht betrogen werden. Denn nach den Richtlinien, die ich am 28. März dem Unterausschuß zur Kenntnis brachte, soll, das ist auch aus dem amtlichen Communiqué zu ersehen, die Rente erstmalig am 1. Jänner 1929 flüssig gemacht werden.

Der Abg. Schneeberger hat die Gelegenheit benutzt, um zu fragen, wie es mit dem Schicksal der Landarbeiterversicherung stehe. Die letzte Unterausschussitzung fand am 28. März statt. Damals wurde eine größere Anzahl strittiger Punkte zurückgestellt, einige auf Verlangen der Opposition. Ich verlangte aber auch im Unterausschuße die Zurückstellung des wichtigen Kapitels über die Aufbringung der Mittel, weil innerhalb der Mehrheitsparteien über diese Frage noch keine einheitliche Auffassung bestehe . . . *(Schneeberger: Ein ganzes Jahr!)* Es wird vielleicht noch länger dauern, aber ich als Sozialminister muß natürlich für meine Regierungsvorlage die Parteien der Regierungsmehrheit haben. Daher mußte ich auch dieses Kapitel noch einmal gründlich behandeln und durchsprechen und ich stehe nicht an, auch heute zu erklären, daß diese Frage noch nicht klar ist und ich daher nicht in der Lage war, sie dem Unterausschuß zur Beratung vorzulegen.

Eine weitere gleichfalls wichtige Frage ist die, wer die Rentenlast der alten Unfallsrentner aus der Land- und Forstwirtschaft tragen soll, die gegenwärtige Unfallversicherungsanstalt oder die künftigen Träger der Landarbeiterversicherung. Auch über diese Frage besteht innerhalb der Mehrheitsparteien noch keine einheitliche Auffassung.

Dann die Neuformulierung der Selbständigenversicherung! Im Laufe der Beratungen hat sich gezeigt, daß man gleichzeitig mit der Landarbeiterver-

sicherung auch die Selbständigenversicherung einführen will. Die Herren, die sich mit diesem Problem beschäftigen, wissen, wie schwierig es ist. Ich muß natürlich als Sozialminister dafür einstehen, daß, wenn eine solche Selbständigenversicherung geschaffen wird, sie auch praktisch durchführbar ist.

Wenn sie geschaffen wird, dann soll sie eine Art Zwangscharakter haben. Alle diese Fragen also sind sehr schwer zu lösen und sind innerhalb der Parteien noch nicht einheitlich gelöst. Den Unterausschuß früher zusammentreten zu lassen, bevor in diesen Fragen eine Einigkeit erzielt ist, hätte keinen praktischen Wert.

Von einer Benachteiligung der Landarbeiter bezüglich der Altersfürsorge kann keine Rede sein. Denn wenn die Arbeiterversicherung nicht in Kraft tritt, dann nützen natürlich auch diese Bestimmungen nichts. Vor allem ist die Landarbeiterversicherung als Unterbau erforderlich, um die Altersfürsorge darauf aufzubauen.

Daher bin ich mir als Mitglied der Regierung und als Sozialminister gar keiner Schuld bewußt. Es ist verhältnismäßig in ganz kurzer Zeit das, was möglich war, im Unterausschuße durchberaten worden. Meine Aufgabe ist es, mit den Mehrheitsparteien zu verhandeln, damit wir über die strittigen Punkte hinwegkommen. Wenn das geschehen ist, werde ich sofort den Obmann ersuchen, den Unterausschuß zu einer Beratung einzuberufen. (Beifall.)

Richter: Hohes Haus! Die Antwort, die der Herr Minister Dr. Resch auf die Anfrage der Abg. Schneeberger, Hammersdorfer u. Gen. gegeben hat, ist eine Wiederholung eines alten Spiels — jenes alten Spiels, das immer, so oft die Frage der Sozialversicherung in diesem Hause angeschnitten wird, von den Regierungsparteien und von der Regierung getrieben wird. Es ist das eine der sonderbarsten Erscheinungen, die man wahrscheinlich nur auf dieser Regierungsbank finden kann, daß die Minister von Vorlagen, die sie selbst eingebracht haben, so reden, wie das gerade der Herr Bundesminister für soziale Verwaltung hier getan hat. Man erfährt, daß die Regierung Vorlagen einbringt und dann tausend Wenn und Aber diesen Vorlagen entgegenzuhalten hat. Es wird ununterbrochen davon geredet, wie schwierig die Probleme seien, die da zu lösen wären. Ich möchte doch in aller Bescheidenheit darauf aufmerksam machen, daß auch das Ministerium für soziale Verwaltung wirklich schon genug in dieser Sache studiert hat, daß es beinahe schon wie der Student bis zum Halse studiert hat, aber in den Kopf scheint nichts hineinzukommen. Ich mache darauf aufmerksam, daß seit mehr als dreieinhalb Jahren in Österreich die Frage der Versicherung der Landarbeiter auf der Tagesordnung steht. Ich mache darauf aufmerksam, daß schon in der vergangenen Session des Nationalrates ein

Unterausschuß eine Regierungsvorlage bis zu Ende beraten hat. Ich mache ferner darauf aufmerksam, daß die Regierungsvorlage, die jetzt eingebracht wurde, im Unterausschuße bis zu Ende beraten wurde und daß die bestimmtesten Erklärungen der Herren der Regierungsparteien und der Herren von der Regierung vorgelegen sind, unmittelbar nach den Osterfeiertagen über die strittigen Fragen, die im Unterausschuß nicht vereinigt werden konnten, Parteienverhandlungen herbeizuführen. Was es mit diesen Parteienverhandlungen eigentlich sei, darüber schweigt des Ministers Höflichkeit, darüber schweigen sich die Herren der Mehrheitsparteien aus, obwohl sie zu wiederholten Malen immer wieder auf die Dringlichkeit der Behandlung dieser Frage verwiesen worden sind.

Aber was soll man denn dazu sagen, wenn man uns heute, nachdem gerade durch die Schuld der Mehrheitsparteien die Landarbeiterversicherung devastiert wurde, neuerlich erklärt, es sei der übereinstimmende Wunsch aller Parteien, diese Versicherung sobald als möglich durchzuführen, und der Herr Minister Dr. Resch uns in einem Atem erzählt, daß jedoch das schwierige Problem der Einbeziehung der Selbständigen der Landwirtschaft es hindere, daß man zu einem guten Ende kommen könne. Verzeihen Sie, meine Herren, das Wort mag hart sein, aber es entspricht den Tatsachen: das ist der alte Schwindel! (*So ist es!*) Sie reden immer von Versicherung der Arbeiter, sie reden immer von Versicherung der Landarbeiter und Sie betrügen durch derartige Bestimmungen die Arbeiter um ihr Recht, je zu einer solchen Versicherung zu kommen. Das ist die Wahrheit, meine Herren! (Beifall.) Und nunmehr erzählen Sie uns weiter, ja, man könne diese Sozialversicherung, man könne diese Altersfürsorge den Landarbeitern nicht geben, weil der Unterbau, weil die Grundlage fehle, weil Sie nicht wissen, wem Sie denn eigentlich die ganzen Errechnungen, Unterstellungen, das ganze Beitragsinkasso und schließlich die Auszahlung überweisen sollen. Ja, meine Herren, das ist das, was wir Ihnen schon seit mehr als drei Jahren sagen: Sie haben die ganze Versicherung ruiniert, zer schlagen, unmöglich gemacht und heute kommen Sie nun und sagen, aus dem Grunde sei es nicht möglich! Begreifen Sie, daß es schwer ist, da kaltes Blut zu behalten, und begreifen Sie, daß der Zustand von Tag zu Tag unerträglicher wird, daß hunderttausende Landarbeiter draußen stehen, die nicht einmal die Schädigkeit jener Rente bekommen, die Sie den Industriearbeitern schließlich geben müssen? Und dann, meine Herren, werden wir noch darüber reden müssen, wie die Praxis ist, wie Sie bei Vergebung der Arbeitslosenfürsorge die Leute, die 70, 80 Jahre alt sind, deshalb pressen — in des Wortes wahrster Bedeutung —, weil

der Betreffende durch irgendeine Finesse des Arbeitslosenversicherungsgeetzes nicht unter die Bezugsberechtigten der Arbeitslosenversicherung zählt. Und dann erzählen Sie uns, Sie werden in der nächsten Zeit über diese Dinge etwas kundmachen, kundgeben! Herr Minister, verzeihen Sie, es ist nicht so, daß Sie im Ausschuß gesagt haben — und ich beziehe mich da auf die amtliche „Wiener Zeitung“ —, Sie werden Grundsätze ausarbeiten, um dieses Problem einer Erörterung zuzuführen, sondern Sie haben bezidiert erklärt, Sie werden eine Vorlage ausarbeiten, eine Vorlage, in der erstens einmal der Anspruch, zweitens die Entscheidung, drittens die Frage, wem die Besorgung der Beamtengeschäfte zufällt, viertens die Frage, wer die Kosten aufzubringen hat, fünftens die Frage, wie diese Kosten eingehoben werden usw. geregelt sein werden. Alles das haben Sie — ich folge dem Berichte der amtlichen „Wiener Zeitung“ — in dem amtlichen Communiqué, das unter Mitarbeit des Ministeriums abgefaßt wurde, ausdrücklich erklärt. So steht es in der „Wiener Zeitung“ und so sagt es mir das Gedächtnis derjenigen, die im Unterausschuß gesessen sind, hoffentlich der Vertreter aller Parteien — es wird niemand wagen, es zu bestreiten —, und so sagt es mir mein eigenes Gedächtnis. Sie haben erklärt, daß Sie eine so ausgearbeitete Vorlage, so eine nach Ihren Grundsätzen ausgearbeitete Vorlage unmittelbar nach den Osterfeiertagen den Parteien zugehen lassen werden. (*Bundesminister Dr. Resch: In Aussicht stellen!*) Nein, zugehen lassen werden. Es kann ja sein, daß Sie die Osterfeiertage 1929 oder 1930 gemeint haben, denn in dem Communiqué steht allerdings nicht darinnen, daß es sich um die Osterfeiertage 1928 handelt, aber jeder, der im Unter-

ausschuß gesessen ist, hat geglaubt und es so verstanden, daß man diese Osterfeiertage meint und nicht den St. Nimmerleinstag, auf den sie die Verwirklichung der Landarbeiterversicherung verschieben wollen. Meine Herren, wir sind also nach all den Erklärungen der Regierung und der Regierungsparteien berechtigt zu fragen: Wie lange wollen Sie das frevlerische Spiel weiterreiben mit denen, die ein Menschenalter lang gearbeitet haben und heute dastehen und von Tür zu Tür als Ausnehmer betteln gehen dürfen? Wir sind berechtigt, Sie darum zu fragen, und wir sind verpflichtet, Sie darauf aufmerksam zu machen, daß wir nunmehr darauf dringen werden, daß die unterbrochene Arbeit fortgesetzt wird, auf daß endlich einmal auch den Landarbeitern jenes bescheidene Recht gegeben werde, das Sie den Industriearbeitern nicht mehr verweigern konnten. Es ist dringlich, außerordentlich dringlich, und wenn das Ministerium für soziale Verwaltung auch nur annähernd verstehen würde, wozu es eingesetzt ist, dann würde es diese Dringlichkeit erkennen. Wir hoffen, daß in den nächsten Tagen eine solche Vorlage dem Hause vorgelegt wird. (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen.*)

Damit ist die Aussprache über die dringliche Anfrage beendet.

Die Regierungsvorlagen B. 152 und 154 werden dem Finanz- und Budgetausschuß, B. 151 dem Ausschuß für Handel, der Antrag Nr. 128 dem Ausschuß für soziale Verwaltung zugewiesen.

Nächste Sitzung: Donnerstag, den 31. Mai, 3 Uhr nachm. Die Tagesordnung wird im schriftlichen Wege bekanntgegeben werden.

Schluß der Sitzung: 5 Uhr 45 Min. nachm.