

Stenographisches Protokoll.

68. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. III. Gesetzgebungsperiode.

Mittwoch, 21. November 1928.

Inhalt.

Personalien: Immunitätsangelegenheit Zelenka — Verfassungsausschuß (1969).

Regierungsvorlagen: 1. Ergänzung der Bestimmungen der Gewerbeordnung hinsichtlich der Erzeugung von Vaccinen, Seren und Bakterienpräparaten und der Schädlingsstilgung mit giftigen Gasen (B. 229) (1969) — Ausschuß für Handel (1979);

2. Armenfürsorge-Grundsatzgesetz (B. 231) (1969);

3. Provisionsversicherung der Bergarbeiter (B. 233) (1969).

Verhandlung: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 104): Bundesgesetz, betr. die Einführung von Privatbahnen und die Sicherstellung des Betriebes von burgenländischen Privatbahnenlinien (B. 232) — Berichterstatter Heiml (1969 u. 1979), Sailer (1970 u. 1978), Handelsminister Dr. Schürff (1974 u. 1978) — Annahme des Gesetzes in 2. u. 3. Lesung (1979).

Ausschüsse: Zuweisung des Antrages Nr. 181 an den Finanz- und Budgetausschuß (1979).

Wahl Forstner als Erstzmann des Wohnungsausschusses an Stelle Seidel Amalie, Dr. Wotawa als Erstzmann des Finanz- und Budgetausschusses an Stelle Dr. Waber (1979).

Eingebracht wurden:

Anträge: 1. Dr. Danneberg, Richter, betr. ein Bundesgesetz über die Schaffung eines Verkaufs- und Enteignungsrechtes zugunsten gemeinnütziger Bautätigkeit (185/A);

2. Klimann, Dewath, Dr. Gräler, Barboch, betr. die Änderung des Artikels 7 der Bundesverfassung, des Wehrgezes und des Heeresdisziplinargezes (186/A).

Anfrage: Dr. Danneberg, Bundesregierung, betr. die Ausfahrt von Kunstsäcken aus Wien (114/I).

Verteilt wurden:

Regierungsvorlagen B. 229 und 231.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses B. 232.

Präsident Miklas eröffnet die Sitzung um 11 Uhr 20 Min. vorm. und erklärt die Protokolle über die Sitzungen vom 8. und 12. November als genehmigt.

Das Landesgericht für Strafsachen Wien I erteilt um Zustimmung zur gerichtlichen Verfolgung des Herrn Abg. Franz Zelenka wegen §§ 81 und 312 St. G. Diese Immunitätsangelegenheit wird dem Verfassungsausschüsse zugewiesen.

Eingelangt sind Regierungsvorlagen, betr.: 1. Ergänzung der Bestimmungen der Gewerbeordnung hinsichtlich der Erzeugung von Vaccinen, Seren und Bakterienpräparaten und der Schädlingsstilgung mit giftigen Gasen (B. 229); 2. Armenfürsorge-Grundsatzgesetz (B. 231); 3. Provisionsversicherung der Bergarbeiter (B. 233).

Es wird zur Tagesordnung übergegangen, das ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 104): Bundesgesetz, betr. die Einführung von Privatbahnen und die Sicherstellung des Betriebes von burgenländischen Privatbahnenlinien (B. 232).

Berichterstatter Heiml: Hohes Haus! Ich habe die Ehre, über die Vorlage der Bundesregierung (B. 104), betr. die Einführung von Privatbahnen und die Sicherstellung des Betriebes von burgenländischen Privatbahnenlinien, zu referieren.

In Österreich gibt es dermalen noch Privatbahnen in der Länge von rund 3800 Kilometer; hiervon stehen 2500 Kilometer im Bundesbahn- und 1300 Kilometer im privaten Betriebe. Viele von diesen im Bundesbahnbetriebe befindlichen Privatbahnen weisen einen namhaften Betriebsabgang auf, der vom Bunde auf Grund bestehender gesetzlicher und vertraglicher Verpflichtungen gedeckt wird. Diese Bahnen, die betriebswirtschaftlich dem Bundesbahnenetz bereits angegliedert sind, verursachen dem Bunde nicht nur für den Betriebsabgang, sondern darüber hinaus auch noch für die Deckung der Verwaltungskosten namhafte jährliche Auslagen, aus dem letzten Titel allein in der Höhe von rund 250.000 S.

Die Bundesregierung verlangt nun in dem vorliegenden Gesetzentwurf, daß die näheren Grundlagen für die vollständige Überführung dieser Bahnen in das Eigentum des Bundes festgelegt werden, wodurch insbesondere die erwähnten Verwaltungsauslagen erspart werden sollen. Selbstverständlich wird der Bunde nur jene Bahnen übernehmen, von denen anzunehmen ist, daß sie ihr Defizit nicht selbst tragen können. Diejenigen Bahnen, die nachweisen können, daß sie den Betrieb selbstständig aufrechterhalten können, sollen natürlich nicht unter dieses Gesetz fallen.

Im Laufe der Verhandlungen haben die Abg. Sever, Tomischik, Sailer und Janicki hinsichtlich

der burgenländischen Bahnen einen Antrag gestellt, welcher lautet (*liest*):

„Dem § 3, Absatz 1, ist anzufügen:

Der Eintritt der österreichischen Bundesregierung in eine auf Grund der ungarischen Gesetzgebung erteilte Konzession ist nicht als eine Konzessionierung auf Grund der österreichischen Gesetzgebung aufzufassen.“

Dieser Antrag wurde von der Mehrheit des Ausschusses abgelehnt, weil die Annahme desselben die Aufhebung bereits rechtsgültig vollzogener Regierungsakte bedeuten würde.

Ein Minderheitsantrag des Herrn Kollegen Tomitschik u. Gen., der sich mit der Übernahme des Personals der Sulmtalbahn und der Lokalbahn Kühnsdorf—Eisenkappel durch den Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ befaßt, wurde ebenfalls abgelehnt, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil er eine autonome Angelegenheit der Bundesbahnen betrifft.

Ich erlaube mir nun, den Antrag zu stellen, das vorliegende Bundesgesetz im Sinne der Beschlüsse des Finanz- und Budgetausschusses anzunehmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Sailer: Hohes Haus! Die Beratung über den vorliegenden Gesetzentwurf gibt uns Vertretern des Burgenlandes wieder Gelegenheit, zu den Eisenbahnfragen des Burgenlandes Stellung zu nehmen. Wir haben im Burgenland eine Hauptbahn, das ist eine Bundesbahnslinie, die zirka 30 Kilometer lang ist und von Bruckneudorf bis zur Landesgrenze bei Hegyeshalom geht.

Dann gibt es Privathauptbahnen. Eine dieser Privathauptbahnen ist die 26 Kilometer lange Linie von Wiener Neustadt bis zur Landesgrenze bei Loipersbach-Schattendorf. Diese Linie ist Eigentum der Donau-Sava-Adria-Eisenbahngeellschaft. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der Bundesbahndirektion Südwest mit österreichischem Bundesbahnpersonal geführt. Dann besteht eine zweite Privathauptlinie. Das ist die ehemalige Ungarische Westbahn von Graz—Fehring bis zur Staatsgrenze bei Moggendorf—St. Gotthard im südlichen Burgenland. Der Sitz dieser Aktiengesellschaft ist in Budapest. Die Länge dieser Linie im Burgenland beträgt zirka 18 Kilometer. Der gesamte Betrieb wird von der Direktion Südwest mit Bundesbahnpersonal geführt. Eine dritte Hauptprivatbahn ist die Linie der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahngesellschaft von Ebenfurth bis zur Staatsgrenze zwischen Baumgarten und Ödenburg. Die Länge dieser Bahnlinie im Burgenland beträgt zirka 30 Kilometer. Der Betrieb auf dieser Bahn wird zur Gänze mit Privatbahnpersonal der Bahngesellschaft geführt. Die in den burgenländischen Bahnstationen stationierten Bediensteten der Gesellschaft sind österreichische

Staatsbürger. Der gesamte Lokomotivfahrdienst sowie der Zugbegleitdienst wird von Ödenburg aus mit ungarischem Personal beübt. In den Bestimmungen über die Konzessionerteilung heißt es jedoch, daß für den Betrieb der Linie nur Bedienstete verwendet werden dürfen, die österreichische Staatsbürger sind.

Neben diesen Hauptbahnslinien gibt es im Burgenland Privatbahnen niederer Ordnung. Eine dieser Privatbahnen ist die Lokalbahn Preßburg—Perndorf—Ödenburg von der Landesgrenze zwischen Preßburg-Kittsee bis Wulkaprodersdorf mit der Seitenlinie von Schützen am Gebirge nach St. Margarethen-Rust. Die Gesamtlänge dieser Linie beträgt 67 Kilometer. Eine Konzession wurde bisher an die Gesellschaft, die ihren Sitz in Budapest hat, nicht erteilt. Den Betrieb führt die Direktion Nordost mit österreichischem Bundesbahnpersonal. Eine zweite Linie ist die Lokalbahn Neusiedl am See nach Pamhagen zur Staatsgrenze. Diese Linie ist Eigentum der Neusiedler Seebahn-Aktiengesellschaft; die Linie ist zirka 40 Kilometer lang. Der Sitz dieser Neusiedler Seebahn-Aktiengesellschaft ist ebenfalls in Budapest. Eine weitere Linie ist die Lokalbahn Pinkafeld—Rechnitz, die Eigentum der Steinamanger-Pinkafelder Lokalbahnaktiengesellschaft und zirka 38 Kilometer lang ist. Der Sitz dieser Gesellschaft ist ebenfalls in Budapest. Dann ist die Lokalbahn Friedberg—Pinkafeld, die Eigentum der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Fürstenfeld—Hartberg—Neudau ist. Der Sitz dieser Bahn ist in Graz, die Länge dieser Bahnlinie beträgt 16 Kilometer. Dann haben wir noch eine Lokalbahn Oberwart—Oberschützen, Eigentum der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Oberwart—Oberschützen. Die Länge der Bahn beträgt 9 Kilometer, Sitz der Gesellschaft ist Budapest. Dann ist die Lokalbahn Strem—Güssing, Eigentum der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Strem—Güssing, Länge der Bahn 8 Kilometer, Sitz der Gesellschaft ebenfalls in Budapest. Die Betriebsführung erfolgt durch die Direktion Südwest mit Bundesbahnpersonal. Dann ist die Lokalbahn Ödenburg—Güns, Eigentum der Ödenburg-Günser Bahn-Aktiengesellschaft, mit dem Sitz in Ödenburg, und die Lokalbahn Oberloisdorf—Luzmannsburg, mit dem Sitz in Budapest. Beide Lokalbahnen haben eine Länge von 55 Kilometer.

Das sind die Bahnlinien im Burgenland. Hieraus ist ersichtlich, daß wir außer der einen Strecke von Bruck an der Leitha bis zur ungarischen Staatsgrenze lauter Privatbahnen haben, die zum größten Teile ungarische Bahnen sind, wo deren Verwaltung in Budapest ihren Sitz hat.

Interessant ist, wenn ich vergleiche, wie lange die Linien der Privatbahnen und die der Bundesbahnen in den einzelnen Bundesländern und im

Burgenlande sind. Das Verhältnis der Bundesbahnen zu den Privatbahnen ist laut Wirtschaftsstatistischem Jahrbuch 1927 60 zu 40, das heißt 60 Prozent Bundesbahnen, 40 Prozent Privatbahnen. Im Burgenlande ist das Verhältnis umgekehrt, 90 Prozent Privatbahnen und nur 10 Prozent Bundesbahnen. Wir haben im Burgenlande 26 Kilometer Bundesbahnen und 224 Kilometer Privatbahnen. In Niederösterreich ist das Verhältnis folgendes: Bundesbahnen 1148 Kilometer, Privatbahnen 1000 Kilometer; in Oberösterreich Bundesbahnen 780 Kilometer, Privatbahnen 217 Kilometer; in Salzburg haben wir 298 Kilometer Bundesbahnen und keine Privatbahnen usw. Aus diesem Vergleich wird das Mifzverhältnis so recht klar, wie es noch heute mit den Bahnen im Burgenlande gegenüber den anderen Bundesländern steht. Von den 224 Kilometern Privatbahnen im Burgenlande kommen allein 130 Kilometer auf die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Linie, deren Sitz sich ebenfalls in Budapest befindet. Dieses hier in Ziffern ausgedrückte Mifzverhältnis begründet es, warum in diesem hohen Haus und auch im Finanzausschuß seit Jahren die Verstaatlichung der burgenländischen Bahnen und die Übernahme der in ausländischem Besitz befindlichen Bahnen durch den österreichischen Staat verlangt wird.

Ich möchte aber das Unleidliche der Bahnverhältnisse im Burgenlande auch von einer anderen Richtung aus beleuchten, von den Tarifen, den Frachtfäßen ausgehend. Vom Pullendorfer Bezirk müssen die Frachten nach Wien oder nach irgend einer anderen Station im Burgenlande oder in Altösterreich über Oedenburg gehen, da es eine direkte Verbindung mit diesem Bezirke nicht gibt, eine Sache, die ja bekannt ist und schon wiederholt besprochen wurde. Wie hoch ist nun die Fracht über die paar Kilometer Oedenburger Gebietes im Vergleich zur Fracht im Gebiete der Bestimmungstation? Einige Ziffern über die Tarifsätze pro 100 Kilogramm für einige wichtige Güter von Oberpullendorf nach Wien Matzleinsdorf und daneben die Tarifsätze einiger Strecken der Bundesbahnen mit ungebrochener Tarifierung: Brennholz, ein sehr wichtiger Artikel, der aus dem Pullendorfer Bezirk stark exportiert wird, kostet von der Station Oberpullendorf nach Wien Matzleinsdorf 88 g pro 100 Kilogramm, für 124 Kilometer Bundesbahnen nur 64 g. Im Burgenlande ist daher der Tarif um 36 Prozent höher als auf den Strecken der Bundesbahnen. Für Schnittholz ist der Tarifssatz von Oberpullendorf bis Matzleinsdorf 128 g über die Oedenburger Strecke, auf den Bundesbahnen für dieselbe Entfernung 109, also eine Verteuerung um 18 Prozent. Schotter, ein sehr wichtiger Exportartikel aus diesem Bezirk: Tarifssatz über Oedenburg 62, Bundesbahn 44, eine Verteuerung um 41

Prozent. Milch, einer der wichtigsten Ausfuhrartikel des Pullendorfer Bezirkes — es geht sehr viel Milch nach Wien —: Tarifssatz über Oedenburg 185, dieselbe Strecke Bundesbahn, ungebrochene Tarifierung, 92, eine Verteuerung der Fracht um 101 Prozent. Getreide: Frachtfäße über Oedenburg 188, Bundesbahn 112, eine Verteuerung um 64 Prozent. Dabei heißt es in einem Zusatzartikel des Benediger Abkommens (*liest*): „Für den Fall, daß infolge der Volksabstimmung die Stadt Oedenburg und ihre Umgebung Ungarn zufallen sollten, verpflichtet sich die ungarische Regierung, Österreich alle nötigen Erleichterungen für den Personen- und Warenverkehr auf den Eisenbahnen, welche die Stadt und ihre Umgebung durchkreuzen, zu gewähren.“ Es ist wahrscheinlich den Bemühungen der österreichischen Regierung bis jetzt nicht gelungen, zu bewirken, daß den im Benediger Abkommen festgelegten Versprechungen Rechnung getragen wird. Sonst wäre es unmöglich, daß für einen Artikel wie Milch — ein Volksnahrungsmittel wie kein anderes — die Frachtfäße doppelt so hoch sind wie auf einer Bundesbahnstrecke. Ähnliche Frachtunterschiede bestehen bei allen Gütern aus dem mittleren Burgenlande, aus dem Pullendorfer Bezirk nach allen Stationen des Burgenlandes und der übrigen Bundesländer. Unter diesen höheren Frachtfäßen leiden nicht nur die Konsumenten in den Städten, denen das Produkt verteuert wird, sondern auch die Produzenten im Pullendorfer Bezirk, und es ist daher begreiflich, daß immer und immer wieder das Verlangen an die Regierung gestellt wird, endlich einmal Abhilfe zu schaffen, damit man die Güter nicht über fremdes, über das Oedenburger Gebiet transportieren muß.

Herr Minister Schürff hat wiederholt hier im Hause und im Finanzausschuß erklärt, daß wir, besonders was die Führung der Bahnlinie Ebenfurth—Oedenburg—Raab, der Raaber Bahnlinie, anbelangt, eine gewisse Sicherung dadurch haben, daß in Eisenstadt eine österreichische Betriebsleitung errichtet wurde, so daß eine gewisse Gewähr dafür gegeben ist, daß die Bahn im österreichischen Sinne verwaltet wird. Ich habe Informationen, wonach auch heute noch alle Personalfragen, ja auch der Fahrplan, der Unter- und Oberbau von Oedenburg aus verwaltet werden und die Aufsichtsbeamten, die Oberbeamten aus Oedenburg hereinkommen, so daß also die Verwaltung dieser Bahn vornehmlich im Auslande und nicht — wie uns immer versichert wird — bei der österreichischen Betriebsleitung in Eisenstadt liegt.

Unser Verlangen war immer: Verstaatlichung, Übernahme dieser Bahnen, Ausbau dieser Sackbahnen, die nur in einen Teil des Burgenlandes hineinreichen und nicht an die österreichische Grenze gehen, nicht mit den österreichischen Bahnen verbunden sind. Und eine zweite

unserer Forderungen ist immer dahin gegangen, solange die Bahnen noch nicht im österreichischen Besitz sind, doch wenigstens zu trachten, daß auf diesen Bahnen österreichisches Personal beschäftigt wird. In der Finanzausschusssitzung am Freitag letzter Woche hat der Herr Minister Schürff auf meine Anfrage erklärt, es gäbe bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Linie nur mehr fünf Ausländer als Eisenbahnangestellte, davon seien vier Ungarn und ein Kroate, und die fünf Leute seien deshalb noch nicht aus der Dienstleistung im Burgenland entfernt worden, weil ihre Gesuche um Verleihung der österreichischen Staatsbürgerschaft noch nicht erledigt sind. Ich habe mich nun in der Sache eingehendst informiert und bin zu der Überzeugung gekommen, daß sich der Herr Minister Schürff irrt. Das, was er sagt, trifft bei zwei Dienstgruppen zu, beim Bahnhofsdiest und beim Streckenleitungsdienst. Nicht trifft es aber zu bei den Heizern, Lokomotivführern usw. (Bundesminister Dr. Schürff: Das habe ich ja zugegeben, weil das gar nicht anders zu machen ist!) Ich habe hier, Herr Minister, eine Aufstellung, wonach 32 ungarische Beamte der Raab-Ödenburger Linie, die in Ungarn zu Hause sind, in Ödenburg und Österreich Dienst machen, aber nicht untergeordnete Leute, Streckenarbeiter, Schaffner oder dergleichen, sondern Abteilungschefs, Streckenleitungsvorstände, Streckenleiter, Stellvertreter, Kanzleibeamte, Verkehrskontrollore, Heizhaus- und Werkstättenchefs usw. — 32 Menschen, die also der Kopf dieser Bahnverwaltung sind, im Auslande wohnen, ungarische Staatsbürger sind und auf der Raab-Ödenburger Bahn im Burgenland Dienst machen. Dann gibt es, Herr Minister, 8 ungarische Staatsbürger, die im Burgenland wohnen, aber ungarische Staatsbürger sind, und die ebenfalls auf dieser Linie Dienst machen, Bahnmeister, Personenklassier, Fahrdienstleiter, Haltestellenleiter, Stationsvorstand usw. Dann habe ich eine Liste von 10 Leuten, das sind die ständig von Ungarn nach Österreich fahrenden Zugbegleiter, Lokomotivführer und Heizer. Wenn ich dazu noch die Seeferbahn nehme, die in der Verwaltung der Raab-Ödenburger Linie steht und nach Neusiedl zum See geht, so komme ich zu folgendem Resultat: 39 Mann Ausländer — ungarische Staatsbürger — auf der Seeferbahn, und zwar Lokomotiv- und Zugbegleiter, dann 33 Mann nicht eingebürgerte Bedienstete, dann wieder 9 Mann nicht eingebürgerte Bedienstete und 32 Direktionsbeamte und Vorgesetzte, zusammen 113 ausländische Staatsbürger. Ich muß sagen, ich war sehr erstaunt, als ich dieses Resultat bekommen habe, nachdem der Herr Minister Schürff in der Sitzung des Finanzausschusses erklärt hat, daß es nur mehr 5 Leute gäbe. Jeder Dienst auf der Raab-Ödenburger Linie, sei es welcher Dienst immer, kann nur von einem österreichischen Staats-

bürger versehen werden. Das ist ein berechtigtes Verlangen. Der Herr Minister Schürff, beziehungsweise sein Ministerium hat wiederholt Erlässe hinausgehen lassen — das hat er in der Sitzung des Finanzausschusses zugegeben —, die dahin gelautet haben, daß die ausländischen Bediensteten entweder die österreichische Staatsbürgerschaft erwerben müssen oder aus dem Dienstverhältnis zu entlassen, nach Ungarn zurückzuversetzen sind. Ich habe gar kein Recht, daran zu zweifeln, daß es dem Herrn Minister ehrlich darum zu tun war, mit dem Übel Schlüß zu machen, daß auf Bahnen, die in Österreich liegen, Ausländer Dienst machen. Es wird aber seinen Erlässen nicht Genüge geleistet. Die Herren, die diese Bahn verwalten, und auch die Herren der österreichischen Betriebsführung in Eisenstadt machen, was sie wollen, und tragen den Forderungen des Ministeriums absolut nicht Rechnung, sonst wäre es nicht möglich, daß noch heute auf der Raab-Ödenburger Bahn 113 Ausländer Dienst machen. Es muß doch möglich sein, für die Dienste des Abteilungschefs, des Streckenleitungsvorstandes, der Streckenleiter, Verkehrschiefs und Verkehrsbeamten usw. österreichische Staatsbürger zu finden; es müssen doch keine Magharen sein. Es war seit 1922 Zeit genug, Leute, die österreichische Staatsbürger sind, heranzuziehen, damit sie dort den Dienst versehen und die ungarischen Staatsbürger sukzessive nach Ungarn hinüber zu versetzen oder aber sie zu veranlassen, die österreichische Staatsbürgerschaft zu erwerben. Ich habe dem Herrn Minister Schürff sowohl im Finanzausschuß als auch in diesem hohen Hause schon oft gesagt, daß es widerständig ist, bei einem so ungeheuren Stand von Arbeitslosen, wie wir ihn in Österreich leider verzeichnen müssen, den Zustand zu dulden, daß soundso viele Leute, die ungarische Staatsbürger sind, Dienst machen, anstatt Arbeitslose, die österreichische Staatsbürger sind, unterzubringen.

Nun, hohes Haus, zu dem Gesetze selbst. Das Bundesgesetzbuch Nr. 387 enthält eine Kündmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 7. Juli 1923, betr. den Eintritt der österreichischen Bundesregierung in die der Aktiengesellschaft der „Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn“ erteilte Konzession, die davon spricht, daß hinsichtlich der erteilten Konzession für die auf österreichischem Gebiete gelegene Teilstrecke dieser vollspurigen Eisenbahn besondere Bestimmungen getroffen werden. Da heißt es im ersten Absatz, daß die österreichische Regierung (liest): „in die erteilte Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotiv-eisenbahn ersten Ranges von Raab über Ödenburg in der Richtung von Ebenfurth bis zur Landesgrenze hinsichtlich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecke mit der Maßgabe eingetreten ist, daß diese Konzession für die genannte, nunmehr eine öster-

reichische Eisenbahn darstellende Teilstrecke nachstehenden Wortlaut erhält."

Im § 9, Absatz 2, heißt es (*liest*): „Der Bundesverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn wann immer zu übernehmen und während der restlichen Konzessionsdauer auf Grund eines mit der Gesellschaft im Sinne des Artikels XVIII des Gesetzes vom 8. August 1910, N. G. Bl. Nr. 149, zu vereinbarenden Betriebsvertrages für Rechnung der Gesellschaft zu führen.“

Es ist also in dieser Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr in § 9, Absatz 2, vorgesehen, daß die Bundesregierung diese Bahn übernehmen könne.

Im § 14 heißt es (*liest*): „Die Bundesverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Eisenbahn jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:“ — jetzt folgen die Bestimmungen.

Im Punkt 7 des § 14 heißt es: „Der Beschlüß der Bundesverwaltung auf Ausübung des Einführungssrechtes, die stets mit dem Beginn des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden. In dieser Erklärung wird bestimmt werden“ — und nun folgen unter a), b) und c) die im Gesetz enthaltenen Spezifizierungen. Unterschrieben ist diese Kundmachung von Herrn Minister Schürff.

Die Regierung hat von ihrem Rechte nicht Gebrauch gemacht, obwohl die burgenländischen Vertreter, man kann sagen, ohne Ausnahme, ob sie dieser oder jener Partei angehören, weil es ein Verlangen des ganzen burgenländischen Volkes ist, seit Jahren die Übernahme dieser Bahn, besonders der Raab-Ödenburger Linie, also der Hauptlinien, durch den Staat, beziehungsweise die Bundesbahnverwaltung verlangen.

Im Finanzausschuß hat Herr Minister Schürff die Nichtübernahme damit begründet, daß die Regierung aus staatsfinanziellen Gründen nicht in der Lage gewesen ist, dem Verlangen des Hauses und des burgenländischen Volkes Rechnung zu tragen. Das heißt, die Regierung hat für die Übernahme und Einführung der Raab-Ödenburger Linie bis jetzt kein Geld gehabt. Hohes Haus, ich will heute keine Rekriminationen erheben und meinen Blick nicht in die Vergangenheit zurückzuwenden lassen, um zu sehen, wie viel Geld unnützerweise im Laufe der letzten Jahre vertan wurde; aber ein Bruchteil dessen, was da verausgabt wurde, hätte genügt, um einer wirtschaftlich und politisch so wichtigen Forderung des Burgenlandes Rechnung zu tragen. Ich kann dem Herrn Minister Schürff sagen, daß wir das Argument, daß die Bahn bisher aus staatsfinanziellen Gründen nicht übernommen werden konnte, weil im

Budget die Unterbringung der notwendigen Mittel nicht möglich war, nicht zur Kenntnis nehmen können.

Wenn ich von den burgenländischen Bahnen spreche, von den Zuständen auf diesen Bahnen, von der Tatsache, daß die Besitzer dieser Bahnen Ausländer sind, daß die Bahnverwaltungen im Auslande sind — ich darf daran erinnern, daß trotz der Versicherung des Ministers ein großer Teil der Leute, die auf diesen Bahnen Dienst machen, ungarische Staatsbürger sind —, wenn ich also das gehe, was so widersinnig und unnatürlich ist, so bin ich natürlich weit entfernt davon, zu sagen, daß im Burgenland seit der Landübernahme nichts geschehen wäre und keine Fortschritte zu verzeichnen seien. Ich weiß ganz genau, daß, wenn das Burgenland als Deutschwestungarn heute noch bei Ungarn wäre, dieselben asiatischen Zustände heute herrschen würden wie damals und daß für das deutsche Volkstum im Burgenlande nichts geschehen wäre. Wenn heute trotz der Armut des Landes und trotz der wirtschaftlichen Schwäche des Landes mit aller Kraft daran gearbeitet wird, die Straßen auszubauen, und auf diesem Gebiete wirklich Beachtenswertes geleistet wurde, wenn wir sehen, daß Spitäler ausgebaut werden, daß in den Bezirken, in denen kein Spital gewesen ist, Spitäler entstanden sind aus privaten Mitteln, aus Mitteln des Landes und der Gemeinden usw., wenn wir sehen, daß viele Gemeinden darangehen, ihre Schulen auszubauen, damit sie westeuropäischen Begriffen gleichkommen, wenn wir das alles sehen, so wäre es ja ein Unding, zu erklären, daß nicht wesentliche Fortschritte der Angleichung an Westeuropa vor sich gegangen sind. Das Land, die Gemeinden, das Volk selbst, bis zu einem gewissen Grade auch der Bund haben mitgeholfen, daß es auf diesen Gebieten vorwärtsgegangen ist. Wir haben heute im Burgenland einen Fremdenverkehr, der nicht wäre, wenn dieses Deutschwestungarn noch bei Ungarn wäre. Es beginnt sich auch langsam die Not zu lindern und hie und da auch ein gewisser Wohlstand einzunisten, es ist die Kreditfrage im Burgenlande gelöst, es ist also vorwärtsgegangen. Mir Sozialdemokraten sind die letzten, die sagen würden, es wäre heute nicht besser als im Jahre 1921. Und das begreift auch jeder Burgenländer. Ich meine, kein Burgenländer — vielleicht einige wirkliche Magyaren, aber sonst kein Burgenländer — sehnt sich zurück nach Ungarn, weil ihm der große Fortschritt, auf allen Gebieten klar vor Augen tritt, insbesondere auf dem kulturellen und wirtschaftlichen Gebiete, der eingetreten ist, seitdem das Burgenland zu Österreich gehört. Aber, hohes Haus, was das Kapitel Bahnen anbelangt, so hat die Regierung — ich bin davon überzeugt und spreche es hiermit aus — viel vernachlässigt, viel versäumt; mehr hätte sie tun sollen. Es könnte heute, nachdem

das Burgenland sieben Jahre bei uns ist, doch schon einige Bahnen eingelöst und im Besitz des Staates sein, der Bundesbahnverwaltung einverleibt worden sein. Der Zustand, daß nach sieben Jahren der Einverleibung des Burgenlandes mit Ausnahme einer einzigen Bahn noch alles im ungarischen Besitz ist, hätte wenigstens zum Teil befeitigt werden können. Wenn man noch so sachlich bleiben will, so muß man das als einen Zustand bezeichnen, der zur schärfsten Kritik herausfordert. Die Regierung muß sich dazu bequemen, Mittel beizustellen, damit wenigstens der Anfang mit der Verstaatlichung der Bahnen im Burgenland gemacht werden kann.

Zu dem Gesetzentwurf, wie er dem hohen Hause vorliegt, haben die Sozialdemokraten im Finanzausschuß ein Minoritätsvotum angemeldet, nachdem der Antrag, den sie gestellt haben, der Antrag Sever, im Ausschusse abgelehnt worden ist. Der Antrag besagt, daß dem § 3, Absatz 1, anzufügen sei (liest): „Der Eintritt der österreichischen Bundesregierung in eine auf Grund der ungarischen Gesetzgebung erteilte Konzession ist nicht als eine Konzessionierung auf Grund der österreichischen Gesetzgebung aufzufassen.“

Der Herr Minister hat in der Finanzausschusssitzung erklärt, daß es ihm unmöglich sei, diesem Antrag seine Zustimmung zu geben. Wir meinen aber, daß die Annahme dieses Antrages eine Sicherung für die Zukunft sei, damit der Verstaatlichung im gegebenen Falle nicht unerwartete Schwierigkeiten entgegenstehen. Ich würde das hohe Haus bitten, daß es diesem Minoritätsantrag zustimme, zur Sicherung für eine spätere Zukunft, wenn die Bahnen übernommen werden sollen.

Ich möchte zum Schlusse noch einmal sagen, daß die 133 ungarischen Staatsbürger, die auf der Raab-Ödenburger Linie noch Dienst machen, entfernt werden müssen. Ich meine, es steht nirgends geschrieben, daß ein Abteilungsvorstand oder Streckenleiter nicht vom österreichischen Bundesbahnpersonal genommen werden kann, daß die zeitlebens ungarische Staatsbürger bleiben müssen. Gerade der Herr Minister Schürff hätte alle Ursache, die Fremdnationalen im Burgenlande auszuschalten.

In letzter Linie möchte ich auch heute wieder mit allem Nachdruck darauf hinweisen, daß das burgenländische Volk ernstlich erwartet, daß die Regierung in den nächsten Bundesvoranschlag die entsprechenden Mittel einstelle, damit mit der Verstaatlichung und Übernahme der ausländischen Bahnen im Burgenlande endlich Ernst gemacht wird. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff: Hohes Haus! Die Behandlung dieses Berichtes des Finanz- und Budgetausschusses gibt mir Gelegenheit, nicht bloß zu dem hier in Ver-

handlung stehenden Gegenstand einige Bemerkungen zu machen, sondern auch auf die Ausführungen meines sehr geehrten Herrn Vorredners zurückzukommen.

Hohes Haus! Der Gesetzentwurf, den Ihnen der Herr Berichterstatter zur Annahme empfohlen hat, stellt in seinem ersten Teile eine weitere Etappe auf dem Wege dar, eine Reihe von heute noch im Privateigentum stehenden, wenn auch bereits von der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen betriebenen Eisenbahnlinien in Österreich in das volle Eigentum des Bundes zu überführen. Es handelt sich hierbei vor allem um die sogenannten Pachtbahnen, die gegenwärtig schon von den Bundesbahnen auf deren eigene Rechnung gegen Entrichtung einer ein für allemal bestimmten, daher in der Folge von den Ertragsverhältnissen der Eisenbahnlinie völlig unabhängigen Pachtrente an die Eigentumsgesellschaft betrieben werden, hinsichtlich welcher Linien daher die Unternehmung Österreichische Bundesbahnen heute schon das volle Unternehmerrisiko selbst trägt. Zu diesen Bahnen gehören beispielweise die Gruppe der niederösterreichischen Landesbahnen, die Mittenwaldbahn und mehrere andere. Bei allen diesen war die Pachtung schon seinerzeit nur als der Vorläufer der konzessionsmäßigen Einlösung gedacht, weil letztere sich im Zeitpunkte der Pachtung lediglich infolge gewisser praktischer Schwierigkeiten damals noch nicht verwirklichen ließ. Die tatsächliche Einlösung dieser Eisenbahnlinien bedeutet daher nichts anderes als den letzten Schritt in einer schon vor längerer Zeit eingeleiteten Aktion.

Die zweite Gruppe von Bahnen, die von dem Gesetz erfaßt werden, sind jene, die eine staatliche Ertragsgarantie oder eine Betriebskostenstundung genießen und diese Zuschußpflicht des Bundes schon seit jeher in einem derartigen Ausmaße in Anspruch nehmen müssen, daß sie kraft dieser ihrer Verpflichtung an den Bund eine eigene selbständige Existenzberechtigung eigentlich schon längst eingebüßt haben. Auch bei diesen Bahnen stellt sohin die konzessionsmäßige Einlösung, an die nunmehr geschritten werden soll, nur den organischen Schluß ihrer bisherigen Entwicklung dar. Bahnen dieser Art sind beispielweise die Linien Mauthausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl, Kühnsdorf—Eisenkappel, die Gailtalbahn und andere mehr.

Der Bestand aller dieser vorbezeichneten Bahnunternehmungen als formell selbständiger Aktiengesellschaften hat dem Bunde nicht nur die schon von dem Herrn Berichterstatter aufgezeigten namhaften und als unproduktive Aufwendungen zu bezeichnenden Verwaltungskosten, sondern auch eine erhebliche Menge vollständig nutzloser administrativer Arbeit verursacht; diesem Zustande ein Ende zu setzen, liegt daher nicht nur im staatsfinanziellen

Interesse, sondern ist auch ein Gebot der Verwaltungsvereinfachung.

Besonders hervorheben möchte ich, um allfälligen Missentstehungen der mit dem Gesetze verfolgten Absichten vorweg zu begegnen, daß dieses Gesetz durchaus nicht dem Bunde etwa ein neues ihm bisher noch nicht zugestandenes Recht gegenüber den Konzessionsinhabern der in Betracht kommenden Eisenbahnen schafft und dadurch die Rechtsstellung der letzteren verschlechtert; auch ohne das vorliegende Einlösungsgesetz hat der Bunde gemäß den den einzelnen Eisenbahnunternehmungen auf Grund des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom Jahre 1854 erteilten Konzessionen das Recht, die Linien der einzelnen Privatbahngesellschaften jederzeit gegen Leistung einer in den einzelnen Konzessionen näher bestimmten Vergütung einzulösen; durch die gegenwärtige Gesetzesvorlage wird vielmehr die Rechtsstellung der Eisenbahngesellschaften und der Aktionäre eher verbessert, und zwar insofern, als durch die ausdrückliche Anordnung der Valorisierung der Einlösungsranten, wie sie § 1 des Gesetzes ausspricht, ihr Anspruch auf Rückerstattung des Aktienkapitals in aufgewerteter Höhe außer Zweifel gestellt wird.

Dass der Bunde an die Einlösung der einen oder anderen Privatbahnlinie gegebenenfalls nicht schreiten wird, wenn die betreffende Lokalbahnverwaltung etwa durch Wechsel des Betriebsführers oder Übergang zum Eigenbetrieb, unter gleichzeitiger Vorsorge für eine Entlastung des Bundes von der von ihm übernommenen Zuschußpflicht die Verstaatlichung vermeiden will, habe ich bei der Beratung der gegenwärtigen Gesetzesvorlage im Finanz- und Budgetausschuss im Namen der Bundesregierung bereits ausdrücklich erklärt.

Besondere Bedeutung muß ich den Bestimmungen der Vorlage beimessen, die dem Bunde die Möglichkeit der nötigen Vorkehrungen für die Sicherstellung des Betriebes von burgenländischen Privatbahnlinien an die Hand geben sollen. Bei der Landnahme des Burgenlandes durch Österreich haben wir dort außer zwei kurzen Staatsbahnstrecken und einem Teilstück der Südbahn acht Privatlokalbahnlinien angetroffen, deren Eigentümer ungarische Aktiengesellschaften waren und auch gegenwärtig noch sind. Während sich der Übergang der Staatsbahnstrecken und der Südbahnlinie in den österreichischen Betrieb mehr minder von selbst und glatt vollzog, hat die Überführung eines großen Teiles der erwähnten acht Privatbahnlinien in den österreichischen Betrieb erheblichen Schwierigkeiten begegnet. Diese Bahnen verfügten vom Zeitpunkte der Vereinigung des Burgenlandes mit Österreich an über keine Konzessionen mehr, da die ihnen seinerzeit von dem Königreiche Ungarn erteilten Eisenbahnkonzessionen in Österreich nicht als Konstitutivurkunden anerkannt werden können. Solange sie aber nicht mit österreichischen Eisen-

bahnkonzessionen ausgestattet werden, können sie nach österreichischem Eisenbahngesetz überhaupt nicht als Eisenbahnunternehmungen im rechtlichen Sinne angesehen werden. Der Erteilung österreichischer Eisenbahnkonzessionen an diese Eisenbahngesellschaften hinsichtlich ihrer nunmehr in Österreich gelegenen Linien müssten naturgemäß, wie bei jeder Konzessionierung einer Eisenbahn überhaupt, Verhandlungen der Bundesregierung mit den betreffenden ausländischen Eisenbahngesellschaften über den Inhalt und die Bedingungen der zu erteilenden Konzession vorangehen. Während sich nun vier dieser ausländischen Privatlokalbahngesellschaften den ihnen seitens der österreichischen Bundesregierung angebotenen Vorschlägen für die ihnen zu gewährende Konzession angepaßt und auf dieser Grundlage eine österreichische Eisenbahnkonzession für ihre burgenländischen Eisenbahnlinien erworben haben, konnte mit den übrigen vier Gesellschaften eine Übereinstimmung über die wesentlichen Bestimmungen der ihnen zu erteilenden österreichischen Eisenbahnkonzession und des zwischen ihnen und der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen abzuschließenden Betriebsvertrages bisher nicht erzielt werden; zwei dieser ausländischen Gesellschaften haben sogar das im Staatsvertrag von Saint-Germain vorgesehene Schiedsgericht des Völkerbundes zur Vereinigung der zwischen ihnen und dem österreichischen Bunde schwelbenden Meinungsverschiedenheiten angerufen. Die Tatsache, daß für die burgenländischen Strecken dieser vier ausländischen Privatbahngesellschaften noch immer keine österreichische Eisenbahnkonzession besteht, führt unter anderem auch zu dem praktisch oftmals schwer empfundenen Nachteil, daß eine Reihe österreichischer Eisenbahnrechtlicher Vorschriften auf diese Linien nicht zur Anwendung gebracht werden kann, weil diese Vorschriften das Vorhandensein einer Eisenbahnkonzession voraussetzen. Diesem mit den Erfordernissen einer geordneten Verwaltung in einem Rechtsstaate nicht vereinbarlichen Zustande endlich ein Ende machen zu können, ist der Zweck der einschlägigen Bestimmungen im zweiten Teile des vorliegenden Gesetzentwurfes; durch sie soll die Bundesregierung, wofür nicht das schon erwähnte Schiedsgericht des Völkerbundes in den Fällen, in denen es angerufen wird, eine andere Regelung trifft, in den Stand gesetzt werden, gegen eine im Verhältnis zu den tatsächlichen Betriebsergebnissen der betreffenden Lokalbahnen durchaus angemessene Barentschädigung auch gegen den Willen der Eigentumsgegesellschaften den Betrieb der burgenländischen Linien dieser Gesellschaften, der heute von der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen ohne eigentliche Rechtsgrundlage nur als Geschäftsführung ohne Auftrag besorgt wird, dieser Unternehmung in aller Form Rechtens zu übertragen und weiters die volle und

uneingeschränkte Anwendbarkeit aller österreichischen eisenbahnrechtlichen Vorschriften auf alle burgenländischen Eisenbahnlinien herbeizuführen. Dadurch wird der Bund, beziehungsweise die Unternehmung Österreichische Bundesbahnen diese Eisenbahnen auf gesicherter Rechtsgrundlage fester als bisher in die Hand bekommen und wirksamer als bisher einem umangebrachten ausländischen Einflusse auf diese Linien entgegenarbeiten können.

Schon aus diesem Grunde, hohes Haus, hat die Regierung allen Anlaß zu wünschen, daß dieser Gesetzentwurf baldigst Gesetz werde.

Hohes Haus! Der Herr Abg. Sailer hat heute im Anschluß an seine Ausführungen im Finanz- und Budgetausschuß neuerlich einige Fragen zur Erörterung gebracht, die ich mit einigen Bemerkungen beantworten will. Bevor ich auf seine Fragen eingehé, möchte ich zunächst im allgemeinen nur über die möglichen Einlösungstermine der in Frage kommenden Lokalbahnen hier einige Aufklärungen geben. Der äußerste Termin, der für die Einlösung der einen oder der anderen Bahn in Betracht kommt, ist der 1. Jänner 1930, und zwar deswegen, weil die einzelnen Konzessionsurkunden genauestens die Fristen für eine derartige Maßnahme, die ziemlich lang sind, vorsehen, so daß also mangels der notwendigen Zeit es im heurigen Jahre nicht mehr möglich sein wird, eine derartige Einlösung durchzuführen.

Der Herr Abg. Sailer hat auch den Wunsch geäußert, daß eine ganze Reihe von burgenländischen Lokalbahnen vom Bund eingelöst werden mögen. Ich habe bereits im Ausschuß auf die Schwierigkeiten finanzieller Natur für die Erfüllung dieses Wunsches hingewiesen. Er hat zur Befräftigung seiner Forderung angeführt, daß von den auf alt-österreichischem Boden bestehenden Eisenbahnen 60 Prozent Bundesbahnen und 40 Prozent Privatbahnen seien, daß dagegen im Burgenland das Verhältnis wesentlich anders sei, daß dort nämlich 90 Prozent Privatbahnen und nur 10 Prozent Bundesbahnen seien. An diesem Zustande ist natürlich nicht der österreichische Bund schuld, da ja die Bahnen in diesem Zustande übernommen werden müßten und die Verhältnisse im burgenländischen Teil des alten Ungarn nun einmal so waren. Das Mißverhältnis zu beseitigen, wäre daher nur auf die Art möglich, daß eine Einlösung dieser Bahnen erfolgt.

Nun steht aber diese Forderung des Herrn Abg. Sailer denn doch in einem zu scharfen Widerspruch mit einer anderen Forderung, die er ebenfalls im Finanz- und Budgetausschuß gestellt hat, nämlich mit jener nach Erbauung neuer Bahnen im Burgenland. Wir sind der Meinung, daß die bestehenden Bahnen, wenn auch nicht vollständig, so doch zum großen Teile das Verkehrsbedürfnis in den betreffenden

Gebieten des Burgenlandes befriedigen und es viel zweckmäßiger ist, das Geld, wenn es vorhanden ist, statt für die Einlösung bestehender Bahnen, zur Erbauung neuer Bahnen zu verwenden. (Lebhafte Zustimmung.)

Für diesen Fall muß aber durch eine Lokalbahnvorlage vorgesorgt werden. Ich habe auch den Ausschuß ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß die Einbringung einer Lokalbahnvorlage in diesem hohen Haus zur Voraussetzung hat, erstens einmal die Zustimmung der Bundesfinanzverwaltung, also die Sicherheit, daß für ein derartiges Gesetz die notwendige finanzielle Grundlage geschaffen werde, und zweitens müssen als wesentliche Vorarbeiten Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Handel und Verkehr und den einzelnen Landesregierungen und Projektwerbern stattfinden. Ich konnte dem Ausschuß genauestens darüber Aufschluß geben, wie viele Projekte speziell für das Burgenland bereits in Ausarbeitung begriffen sind, die zum großen Teil aus Bundesmitteln und auch durch Bundesorgane selbst durchgeführt werden.

Die Frage ist mir die: Wann kann die Lokalbahnvorlage eingebracht werden? Diese Frage vom finanziellen Standpunkte zu entscheiden, bin ich nicht berufen. Ich will aber das hohe Haus nur aufmerksam machen, daß es sich hier nicht um jene kleinen Beträge handelt, mit denen seitens der Vertreter des einen oder anderen Landes gerechnet wird, sondern daß hier natürlich die Gesamtsumme der Kosten jener Lokalbahnen in Betracht kommt, die auf dem Gesamtgebiet unseres Bundesstaates durchgeführt werden müßten, eine Summe, die, will man eine größere Zahl von Forderungen erfüllen, 500 Millionen, will man eine kleinere Anzahl erfüllen, das heißt nur mindestens eine Lokalbahn in jedem Bundesland durchführen, doch auch 200 Millionen Schilling ausmacht. Sie werden daher begreifen, daß angesichts dieser Riesensummen es denn doch notwendig ist, vorerst einmal die Möglichkeit der Aufbringung dieser großen Mittel zu prüfen, und daß die Ausarbeitung der Lokalbahnvorlage erst in dem Moment erfolgen kann, in dem von seitens des Bundesministeriums für Finanzen die ausdrückliche Erklärung erfolgt ist, daß der Bund auch imstande ist, seinen Beitrag für diese Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Der Herr Abg. Sailer hat auf die Notwendigkeit einer Tarifermäßigung für das Burgenland hingewiesen. Ich gebe zu, daß in dieser Richtung Wünsche in der Vergangenheit vorgebracht wurden und auch jetzt zur Diskussion stehen. Das Ministerium für Handel und Verkehr hat die vorgebrachten Wünsche auch zur Grundlage von Verhandlungen einerseits mit den Lokalbahngesellschaften, anderseits, und zwar auf Grund des Benediger Protokolls, mit Ungarn genommen. Wenn der Herr

68. Sitzung des N. R. der Republik Österreich, III. S. P. — 21. November 1928.

1977

Abg. Sailer meint, daß es uns nicht gelungen sei, Ermäßigungen zu erzielen, so kann ich demgegenüber feststellen, daß solche Tarifermäßigungen bei den Lokalbahnen und bei Ungarn tatsächlich erreicht wurden, daß sie aber bei den Verhandlungen mit Ungarn teilweise auf Widerstand gestoßen sind, da Ungarn wohl gewisse Ermäßigungen gewährt, aber zugleich erklärt hat, über das Maß der gebotenen Ermäßigungen mit Rücksicht auf die eigenen Bedürfnisse nicht hinausgehen zu können. Ein weiteres Mittel als das der Verhandlungen mit Ungarn steht uns nicht zur Verfügung. Wenn uns der Zeitpunkt gekommen scheint, wo wir neuerdings in solche ausichtsreiche Verhandlungen eintreten können, werden wir sicherlich auch diese Aufgabe zu erfüllen trachten.

Ich möchte aber nicht unterlassen, hier die Bemerkung zu machen, daß naturgemäß alle Ermäßigungen, die bei privaten Lokalbahnen erreicht werden, auf Kosten des Bundes gehen, weil sich dadurch automatisch die Buschuspflicht des Bundes für diese Bahnen erhöht, so daß also auch letzten Endes der Leidtragende aller dieser Ermäßigungen wieder die Bundesfinanzen sind.

Der Vorwurf, daß die Betriebsleitung in Eisenstadt eigentlich keinen rechten Wirkungskreis, beziehungsweise keine bedeutende Arbeit zu leisten habe und daß von Ödenburg aus die Personalfragen behandelt, der Fahrplan festgestellt und insbesondere alle Oberbauten geleitet werden, gibt mir den Anlaß, auch auf diese Fragen einzugehen. Ich möchte zunächst einmal feststellen, daß sich die Betriebsleitung der Raab-Ödenburger Eisenbahn — das kann ich hier offen sagen — bisher eifrig bemüht hat, alle Wünsche und Forderungen, die von uns an sie gestellt worden sind, zu erfüllen, und es ist sicherlich nicht richtig, wenn behauptet wird, daß die dortige Betriebsleitung oder der Repräsentant dieses Unternehmens, der in Wien seinen Sitz hat, uns kein Gehör gezeigt und keine entsprechenden Reformen durchgeführt hätte. Ich mache aber darauf aufmerksam, daß gewisse Fragen von Ödenburg aus behandelt werden müssen. So ist es selbstverständlich, daß ein Fahrplan nur im gegenseitigen Einvernehmen zustande kommen kann, daß er nicht von Ödenburg aus diktiert, sondern nur gemeinsam mit uns zustande gebracht werden kann. Die Oberbauarbeiten werden nur projektmäßig, das heißt in der Auffstellung der Projekte in Ödenburg eingeleitet, während die Durchführung dieser Projekte ausschließlich der Betriebsleitung in Eisenstadt zusteht, die sie auch mit österreichischen Arbeitskräften durchführt. Wenn Sie nun an mich die Frage richten, warum die Ausarbeitung der Projekte in Ödenburg erfolgt, so kann ich darauf antworten, daß nur der Ödenburger Direktion die entsprechenden technischen Kräfte zur Verfügung stehen und daß die Bahnverwaltung im Interesse der Sparsamkeit diese

Arbeitsteilung vorgenommen hat. Die Personalfragen werden ausschließlich von der Betriebsleitung in Eisenstadt und insbesondere von dem Repräsentanten der Gesellschaft, dem Direktor de Martin, behandelt. Herr de Martin hat bekanntlich seinen Sitz in Wien.

Die Frage, die uns schon neulich beschäftigt und die der Herr Abg. Sailer neuerdings zum Gegenstand einer ausführlichen Beschwerde gemacht hat, daß nämlich das Zug- und Fahrpersonal ungarisch sei, ist von mir im Ausschuß ausdrücklich beantwortet worden. Ich habe offen zugegeben, daß das Streckendienstpersonal und das Stationspersonal österreichisch ist, und habe ausdrücklich — ich habe hier meine Aufzeichnung von damals — folgendes gesagt: Dagegen ist das Zug- und Fahrpersonal in der Tat ungarisches Personal, und ich werde das auch gleich erklären. Im Anschlußverkehr zwischen zwei Staaten wählt sich in Kompensationsverhandlungen der eine Staat diese Anschlußstation, der andere jene. Wir haben zum Beispiel, um einen konkreten Fall zu erwähnen, Lundenburg als Anschlußstation der Strecke Wien—Brünn. Bis Lundenburg fährt unser österreichisches Personal, und zwar weil es ausgeschlossen ist, an der Grenzstation unser Personal schon vom Zuge absteigen und dafür tschechisches Personal hinaufsteigen zu lassen. Daselbe ist in Hegyeshalom der Fall, bis wohin unser rein österreichisches Personal fährt. Ich konnte im Ausschuß sogar mitteilen, daß dieser Anschlußverkehr zwischen Österreich und den Nachbarstaaten so geregelt ist, daß wir in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ins Ausland fahren, während die Ausländer nur in den wenigsten Fällen nach Österreich hereinkommen. (Sever: Was ist es mit Wulkaprodersdorf, wo ein ungarischer Stationsvorstand ist?) Ich bitte, Herr Kollege Sever, es wundert mich, daß Sie von Ihrem Standpunkt aus jenen österreichischen Staatsbürgern, die ungarischer Nationalität sind, es versagen, daß sie im Privatverkehr ungarisch reden. (Sever: Nicht im Privatverkehr!) Im Privatverkehr! Wir haben durch genaue Erhebungen feststellen lassen, daß dies im Dienste nicht geschieht, und die Betriebsleitung hat es auch übernommen, die Betreffenden, wenn es vorkommen sollte, zur Rechenschaft zu ziehen.

Nun möchte ich dem hohen Hause aber auch noch mitteilen, daß dieser Zustand bezüglich der Anschlußstrecken und Anschlußstationen selbstverständlich auch für die ungarischen Zugsgarnituren gelten muß, die nach Österreich hereinkommen, und daß hier eine Änderung nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen derzeit unmöglich ist.

Die Behauptung, daß die Betriebsleitung in Eisenstadt unsere Anordnungen nicht erfüllt und diese Verfügungen direkt sabotiert, ist unrichtig. Ich kann nur feststellen, daß sie bemüht ist, unseren

1978 68. Sitzung des N. N. der Republik Österreich, III. G. P. — 21. November 1928.

Anordnungen in weitestgehendem Maße Rechnung zu tragen. Ich gestehe ja ganz offen, daß die Erfüllung all der nationalen Wünsche, die mit Grenzstrecken zusammenhängen, ungemein schwierig ist. Ja, es gibt — wie ich das auch im Ausschuß ausdrücklich erklärt habe — verschiedene Orte auch in Österreich, die sich direkt bemühen, solche Anschlußstationen zu bekommen, weil sie sich eine Belebung der Wirtschaft aus der vermehrten Zahl der Eisenbahner, auch wenn sie fremder Nationalität sind, erhoffen. Wir haben in dieser Richtung Differenzen in den nördlichen Teilen von Österreich noch auszutragen, aber ich möchte in der öffentlichen Sitzung des hohen Hauses nicht die einzelnen Orte nennen, zumal ich sie ohnedies im Finanzausschuß genauer bezeichnet habe. Ich bitte aber das hohe Haus, zur Kenntnis zu nehmen, daß das Ministerium für Handel und Verkehr selbstverständlich auf das eifrigste bemüht ist, nicht bloß allen verkehrsrechtlichen, verkehrspolitischen und verkehrstechnischen, sondern auch den verkehrsnationalen Wünschen zu entsprechen, die da geäußert worden sind. Wir können jedoch nicht weiter gehen, als die Staatsgrundgesetze uns gestatten, denn der österreichische Staatsbürger hat, auch wenn er einstmal ungarischer Staatsbürger war, dieselben Rechte wie jeder andere österreichische Staatsbürger. (Zwischenrufe.) Im Dienste wird darauf gesehen werden, daß der Verkehrsdiensst sich in deutscher Sprache abwickelt. (Beifall und Händeklatschen.)

Sailer: Hohes Haus! Einige Bemerkungen zu den Ausführungen des Herrn Ministers: Er hat vom Stationsvorstand von Wulkaprodersdorf gesprochen und auf einen Zwischenruf reagiert. (Bundesminister Dr. Schürff: Ich werde Ihnen sofort öffentlich antworten!) Wir Sozialdemokraten billigen es jedem österreichischen Bundesbürger ungarischer Nationalität, der im Burgenland zu Hause ist, zu, daß er in seiner Muttersprache verkehrt. Es wäre eine Kinderei, wenn wir daran irgend etwas finden würden. Ich erkläre aber, Herr Minister, daß der Herr Stationsvorstand von Wulkaprodersdorf nicht privat ungarisch spricht, was niemand etwas kümmern würde, sondern daß der Stationsvorsteher von Wulkaprodersdorf ungarisch mit seinen Leuten, mit den Bahnbediensteten, herumschreit. Das ist der wahre Sachverhalt. Dagegen beschwert man sich, daß da mitten in Österreich ein Stationsvorsteher ist, der mit seinen Leuten ungarisch herumschimpft und herumschreit.

Was die Ausführungen des Herrn Ministers wegen des ungarischen Personals anbelangt, so möchte ich folgendes bemerken. Wenn der Herr Minister meinte, daß die Grenzstation gegen die Tschechoslowakei zum Beispiel Lundenburg ist und das österreichische Fahrpersonal natürlich auch die paar Kilometer von der Grenze bis Lundenburg fährt, weil man für die kurze Strecke keine Tschecho-

slowaken auf den Zug hinaufsetzen kann, so ist das ein Vergleich, der sehr stark hinkt. Das verlangen wir auch nicht. Wir beschweren uns und legen Protest dagegen ein, daß auf der ganzen Linie im Burgenland ungarische Eisenbahner fahren, nicht bloß von der ungarischen oder burgenländischen Grenze bis nach der Grenzstation, bis nach der ersten Eisenbahnstation, die in Ungarn liegt, oder wie an der tschechoslowakischen Grenze bis nach Lundenburg. Der Vergleich ist doch nicht angebracht. Wir werden im Parlament früher keine Ruhe geben, bis diesem Zustand nicht ein Ende bereitet ist. Sie haben die Pflicht, Herr Minister, dafür zu sorgen, daß die ungarischen Staatsbürger beseitigt werden. Wenn sie nicht österreichische Staatsbürger werden wollen oder können, müssen sie österreichischen Eisenbahner Platz machen. Ich sehe nicht ein, warum nicht ein Abteilungsleiter oder Streckenvorstand, diese Oberbeamten oder Beamten überhaupt, durch Österreicher ersetzt werden können. Sie müssen so stark sein, Herr Minister, daß das durchgeführt wird. Es hat niemand in Österreich, der ein ungarischer Staatsbürger ist, Dienst zu machen. Nicht nur als Mitglied der Regierung, sondern auch als nationaler Mann haben Sie die Pflicht, da Remedium zu schaffen. Das hätte ich in der Sache noch auszuführen gehabt.

Wenn der Herr Minister dann weiter sagt, es sei besser, die Bahnen auszubauen, die Sackbahnen auszubauen, das Geld, das hier der Bund, die Länder und die Gemeinden geben werden, dazu zu verwenden, daß im südlichen Burgenland, daß die Bahn im Pullendorfer Bezirk ausgebaut werde, damit das Ödenburger Gebiet vernieden werden kann, und daß nicht zuerst an die Übernahme der ungarischen Bahnen gedacht werden soll, so sage ich demgegenüber dem Herrn Minister: Es muß im Burgenland vor allem eines gemacht werden. Beim Burgenlande kann nicht der Maßstab angenommen werden wie bei den anderen Bundesländern, die sich schon seit Jahrhunderten der Wohlthat westlicher Kultur erfreuen. Dort ist vieles noch rückständig, dort muß der Bund mehr tun als er für die anderen Bundesländer tut, und es muß daran gedacht werden, sowohl schrittweise bauen — denn ich weiß, daß das nicht alles auf einmal geht, dazu ist das Geld nicht da —, aber man muß sich ernstlich daranmachen, daß ein Anschluß gebaut, ein Projekt fertiggestellt wird, und daneben muß schrittweise die Übernahme der ungarischen Bahnen erfolgen. Aber nicht das eine vernachlässigen auf Kosten des andern. Beides ist notwendig, und ich sage noch einmal: Es ist die Pflicht der Regierung, für das Burgenland die entsprechenden Mittel bereitzustellen. (Beifall.)

Bundesminister Dr. Schürff: Hohes Haus! Ich möchte zunächst kurz auf die Beschwerde antworten,

68. Sitzung des N. N. der Republik Österreich, III. G. P. — 21. November 1928.

1979

die gegen den Stationsvorsteher von Wulka-Prodendorf, Edöcs, erhoben worden ist.

Der Vorstand in Wulkaprodersdorf, Edöcs, ist, ich möchte sagen, schon zu einer Art legendärer Erscheinung in den parlamentarischen Beratungen geworden. (Zwischenrufe.) Er hat im Februar 1924 um seine Einbürgerung in Österreich angesucht und diese österreichische Staatsbürgerschaft wurde ihm dann (lebhafte Zwischenrufe) über Antrag der burgenländischen Landesregierung gewährt. Er ist also als österreichischer Staatsbürger anzusehen. (Anhaltende Zwischenrufe und Gegenrufe. — Sever: Die erste Frage über den ungarischen Verkehr mit der ungarischen Sprache als Amtssprache ist noch nicht beantwortet!) Aber, Herr Kollege, ich habe im Ausschuß darüber gesprochen, ich habe es heute erklärt und hoffe, daß Sie es nun endlich verstanden haben. (Sever: Aber klar!) Ja, klar.

Eine zweite aufregende Bemerkung des Herrn Abg. Sever wegen der Autobuslinien bringe ich, damit auch diese Frage einmal öffentlich behandelt werde, nunmehr in folgender Weise zur Klärung: Die Behauptung, daß ich die Entwicklung der Autobuslinien der Gemeinde Wiener Neustadt verhindert hätte, ist am besten widerlegt durch ein Schreiben vom 16. Juni d. J., das ich erhielt und das sich auf eine Besprechung bezieht, die tags vorher in Angelegenheit dieser Autobuslinien stattfand (liest):

„Ich fühle mich verpflichtet, Ihnen . . . usw. für das Entgegenkommen, welches Sie mir gestern trotz verschiedener Schwierigkeiten bewiesen haben, meinen aufrichtigen Dank zu sagen. Anton Osenböck, Bürgermeister von Wiener Neustadt.“ (Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Rufe: Na also! — Lebhafte Zwischenrufe. — Sever: Wurum haben Sie der ungarischen Gesellschaft das gegeben? — Anhaltende Zwischenrufe.) Es ist eine Unwahrheit, ich habe es neulich widerlegt. (Sever: Sie haben gar nichts widerlegt! Sagen Sie uns, warum die ungarische Gesellschaft das bekommen hat! Das sagen Sie uns!) Einer ist der pflichtgemäße Regierungsvertreter und der andere war seit 1923 aus dem Dienste des Handelsministeriums getreten — wenn Sie es wissen wollen — (Sever: Warum

haben Sie es den Ungarn gegeben? Das sagen Sie uns! — Anhaltende Unruhe.) Die Gesellschaft ist in Österreich handelsgerichtlich protokolliert. Die Übertragung der Autobuskonzessionen erfolgte über Antrag der Landesregierungen. (Anhaltende Unruhe.)

Berichterstatter Heiml: Ich möchte nur ganz kurz noch auf die Wünsche des Herrn Kollegen Sailer zu sprechen kommen. Er hat gemeint, es müsse der Bund beides im Burgenland machen: sowohl die alten Bahnen einlösen wie neue bauen. Ich bin auch der Meinung, daß das der Bund, wenn es möglich wäre, durchführen sollte; da aber dem Bunde nicht die entsprechenden Geldmittel zur Verfügung stehen, ist die Frage: Was ist zweckmäßiger, neue Bahnlinien zu bauen und das zerrissene Burgenland in ein geordnetes Verkehrssystem hineinzubringen, oder die alten Bahnen zu übernehmen, von denen jeder weiß, daß sie eigentlich nicht den Wünschen des Burgenlandes entsprechen? Daher wird man zuerst die neuen Bahnlinien bauen müssen und dann sukzessive die alten Bahnlinien übernehmen.

Im übrigen bitte ich das hohe Haus, das vorliegende Bundesgesetz anzunehmen und den Minderheitsantrag des Herrn Kollegen Sever abzulehnen. Damit ist die Aussprache beendet.

Bei der Abstimmung wird das Gesetz unter Abstimmung des Minderheitsantrages Sever in der Fassung des Ausschusses in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Die Tagesordnung ist erledigt.

Die Regierungsvorlage B. 229 wird dem Ausschüsse für Handel, der Antrag Nr. 181 dem Finanz- und Budgetausschüsse zugewiesen.

An Stelle Seidel Amalie als Ersatzmann des Wohnungsausschusses wird Forstner, an Stelle Dr. Waber als Ersatzmann des Finanz- und Budgetausschusses wird Dr. Wotawa gewählt.

Nächste Sitzung: Dienstag, den 4. Dezember, 3 Uhr nachm. Tagesordnung vorbehalten.

Schluß der Sitzung: 12 Uhr 40 Min. mittags.