

Stenographisches Protokoll.

85. Sitzung der Konstituierenden Nationalversammlung der Republik Österreich.

Mittwoch, den 19. Mai 1920.

Tagesordnung: Fortsetzung der Spezialdebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Verwaltungsjahr 1919/20 (667 der Beilagen).

Inhalt.

Verhandlung.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Staatsregierung (330 der Beilagen), betreffend den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Verwaltungsjahr 1919/20 (667 der Beilagen) — Spezialdebatte über die Gruppe XVII: „Verkehrswejen“ — Redner: Spezialberichterstatter Schiegl [Seite 2811 und 2856], Spezialbericht-

erstatter Steinegger [Seite 2817], die Abgeordneten Thanner [Seite 2819], Paulitsch [Seite 2822], Krözl [Seite 2825], Fohringer [Seite 2828], Staatssekretär für Verkehrswejen Paul [Seite 2829], die Abgeordneten Zelenka [Seite 2841], Dersch [Seite 2846], Pischig [Seite 2847], Dr. Anton Maier [Seite 2852], Hauers [Seite 2853], Eigenhut [Seite 2854], [Kiesmayr Seite 2855].

Verzeichnis

der in der Sitzung eingebrachten Anträge und Anfragen:

Antrag

Des Abgeordneten Stocker und Genossen, betreffend Zulassung der Absolventen der land- und forstwirtschaftlichen Mittelschulen zum Studium an der Hochschule für Bodenkultur (850 der Beilagen).

Anfragen

1. der Abgeordneten Altenbacher, Birchbauer und Genossen an den Staatssekretär für Volksernährung wegen der Freigabe der Kaps- und Rübfenernte (Anhang I, 358I);

2. des Abgeordneten Fauly und Genossen an den Staatskanzler, betreffend die Ausweisung aller Deutschösterreicher aus Bayern (Anhang I, 359/I);

3. des Abgeordneten Dr. Schürff und Genossen an den Staatssekretär für Finanzen, betreffend die Einlösung von Coupons der Kriegsanleihe (Anhang I, 360/I).

Zur Verteilung gelangen am 19. Mai 1920:

die Regierungsvorlage 841 der Beilagen;

der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses 840 der Beilagen;

der Bericht des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft 847 der Beilagen;

die Anfragebeantwortung 147.

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 15 Minuten vormittags.

Vorsitzende: Präsident **Reiß**, zweiter Präsident **Hausler**, dritter Präsident **Dr. Dinghofer**.

Schriftführer: **Forstner**, **Probst**.

Vizekanzler: **Fink**.

Staatssekretäre: **Dr. Ramek** für Justiz, **Dr. Deußich** für Heereswesen, **Dr. Reisch** für Finanzen, **Paul** für Verkehrswesen, **Dr. Ellenbogen**, **Dr. Mayr**.

Unterstaatssekretäre: **Glöckel** und **Miklas** im Staatsamte für Inneres und Unterricht, **Dr. Waiss** im Staatsamte für Heereswesen, **Dr. Reisch** im Staatsamte für soziale Verwaltung.

Auf der Bank der Regierungsvertreter: Sektionschef **Hirt**, Ministerialrat **Dr. Sagasser** und Ministerialsekretär **Dr. Rottleuthner** vom Staatsamte für Verkehrswesen.

Präsident **Dr. Dinghofer**: Ich erkläre die Sitzung für eröffnet.

Das Protokoll über die Sitzung vom 17. Mai ist unbeanstandet geblieben und ist demnach als genehmigt zu betrachten, jenes über die Sitzung vom 18. Mai liegt in der Kanzlei zur Einsicht auf.

Wir gelangen zur Tagesordnung, das ist die Fortsetzung der Spezialdebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Verwaltungsjahr 1919/20 (667 der Beilagen), und zwar über die Gruppe XVII: „Verkehrswesen.“ Berichterstatter sind die Herren Abgeordneten **Schiegl** und **Steinegger**. Ich erteile zunächst dem Herrn Abgeordneten **Schiegl** das Wort zur Erstattung seines Berichtes.

Berichterstatter **Schiegl**: Hohes Haus! Mit einem in mehr als vierjähriger Kriegsnot erschöpften und unterernährten Personal und mit einem infolge immenser Ausnutzung vollständig zerstörten technischen Apparat wurde das Verkehrswesen vom Staate nach dem Zusammenbruch übernommen. Im staatlichen Verkehrswesen bilden die Eisenbahnen nach wie vor noch immer den wichtigsten Betrieb. Wie weit deren Linien gegenüber dem ehemaligen Österreich eingeengt wurden, zeigen uns nachstehende Ziffern. Ende Oktober 1918 betragen die ausgewiesenen

Betriebslängen 22.370 Kilometer; hiervon waren 4051 Kilometer oder rund 18 Prozent Privatbahnen. In der Republik betragen die ausgewiesenen Betriebslängen 6551 Kilometer; hiervon sind 2070 Kilometer oder rund 32 Prozent Privatbahnen. Das im Staatsbetriebe befindliche Eisenbahnetz verringerte sich daher von 18.319 Kilometer auf 4480 Kilometer oder auf rund 25 Prozent. Nach der Übernahme Westungarns in unsere Verwaltung steht uns noch ein Zuwachs von 377 Kilometer in Aussicht.

Wenn es nun an sich schon sehr schwer ist, wirtschaftlich zu arbeiten, wenn ein Betrieb eingeschränkt wird, so trifft das um so mehr für die österreichische Republik zu, wo alle rentablen Linien, alle jene Linien, die durch die Ebene führen, in Wegfall gekommen sind, während uns die Gebirgsbahnen zurückgeblieben sind, die unrentabel sind und wo auch die Erhaltungskosten natürlich immens hohe sind. Es wird sowohl der Oberbau als auch die Betriebsmittel bedeutend mehr abgenutzt und es ist außerdem noch in Rücksicht zu ziehen, daß der Bedarf an Kraft, an Kohle ein bedeutend größerer ist, als auf jenen Linien, die durch die Ebene führen. Es ist infolgedessen eine verhältnismäßige Verteuerung des Eisenbahnwesens gegenüber dem ehemaligen Österreich zu verzeichnen, aus dem ganz natürlichen Grunde, weil früher die Betriebskosten, die Bahnerhaltung usw. auf sämtliche Bahnstrecken umgelegt werden konnten, wogegen heute das natürlich nicht mehr der Fall ist. Nach der der Nationalversammlung vorliegenden Statrechnung der Staatsbahnen einschließlich des I. Nachtrages zum Staatsvoranschlag betragen die Ausgaben 11848 Millionen Kronen, die Einnahmen 9885 Millionen Kronen, so daß ein Gebärungsabgang von 1963 Millionen Kronen erwächst. Wird der Schuldendienst mit 644 Millionen Kronen veranschlagt, so erfordert die staatliche Betriebsführung der Eisenbahnen einen staatlichen Zuschuß von 2607 Millionen Kronen. Wenn wir die Mehrausgaben und die Mehreinnahmen in Betracht ziehen, die in den Nachträgen II und III zum Staatsvoranschlage zum Ausdruck kommen, so verringert sich der Staatszuschuß von 2607 auf 2475 Millionen Kronen. Es muß hier ausdrücklich hervorgehoben werden, daß die Regierung davon abgesehen hat, auf Grund der Fahrpläne Linienweise eine Berechnung aufzustellen, weil ja die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse diese Aufstellung nicht ermöglichen, da wir nicht wissen, inwieweit der Betrieb überhaupt bei allen jenen Schwierigkeiten, die zu überwinden sind,

insbesondere bei dieser Kohlenkrise, aufrechterhalten werden kann.

Als Berichterstatter hatte ich die Absicht, Vergleiche zu ziehen; ich wollte zum Beispiel einen Vergleich ziehen zwischen der Tschecho-Slowakei, Polen, Jugoslawien, Deutschösterreich und eventuell den preussischen Eisenbahnen. Nun hat das Staatsamt für Verkehrswesen erklärt, daß erstens die Tschecho-Slowakei, Polen und Jugoslawien noch immer den Kriegsverkehr haben und insolgedessen ein Vergleich schwer möglich sei und daß andererseits auch alle anderen Grundlagen dafür fehlen, um wenigstens annähernd einen Vergleich ziehen zu können. Es wurde dann im Finanz- und Budgetausschusse von dem Herrn Staatssekretär für Verkehrswesen erklärt, daß es ihm möglich gewesen sei, sich die Ziffern der preussischen Bahnen zu verschaffen, und er hat uns im Ausschusse mitgeteilt, daß die preussischen Bahnen ein Defizit von 1076 Millionen Mark aufweisen, ein Beweis dafür, daß auch in Deutschland die Verhältnisse sehr schlimme sind, wenn wir uns vor Augen halten, daß gerade die preussischen Bahnen immer die bestverwalteten Bahnen waren und der preussische Staat aus den Einnahmen der Bahnen eigentlich das meiste dem Staatsschatze zuführen konnte.

Es wurde im Finanz- und Budgetausschusse auch über die Beamtenfrage gesprochen und ausdrücklich hervorgehoben, daß der Stand der Bediensteten im Verhältnis zum Betrieb ein verhältnismäßig großer ist. Ich habe mir erlaubt, in dem ausführlichen schriftlichen Bericht bei den einzelnen Kapiteln immer anzuführen, wie das Verhältnis der Bediensteten ist, wie es früher war und wie es heute ist, und es ist dann aus diesen Ziffern der nötige Schluß zu ziehen. Ich habe mir aber außerdem noch erlaubt, auf Seite 9 den Nachweis zu führen, in welchem Verhältnis der Stand der Bediensteten zu dem übernommenen Betriebe steht. Es haben sich folgende Ziffern ergeben: Die Staatsbeamten in der IV. Rangklasse haben sich um 100 Prozent vermehrt, das heißt an Stelle des einen Beamten sind zwei getreten; in der V. Rangklasse ist eine Verminderung um 50 Prozent eingetreten, in der VI. Rangklasse um 76 Prozent oder durchschnittlich in allen Rangklassen um 63 Prozent. Bei den Staatseisenbahnbeamten der V. Dienstklasse ist eine Verminderung um 15 Prozent, in der VI. Dienstklasse um 15 Prozent, in der VII. Dienstklasse eine Vermehrung um 24 Prozent, in der VIII. bis X. Dienstklasse eine Verminderung um 76 Prozent oder wieder im Durchschnitt sämtlicher Dienstklassen eine Verminderung um 59 Prozent. Bei den Unterbeamten, einschließlich der Aushilfsunterbeamten, ist eine Verminderung um 66 Prozent, bei den Dienern, einschließlich der Aushilfsdiener, um 70 Prozent, bei den Bahnoffiziantinnen um

47 Prozent; im Gesamtdurchschnitt ist daher eine Verminderung um 67 Prozent eingetreten. Die Eheärzte haben sich um 56 Prozent, die Aspiranten und Volontäre um 72 Prozent, die Manipulantinnen um 49 Prozent, die Diurnisten einschließlich der Vertragsbeamten um 59 Prozent vermindert. Es ist insolgedessen zu ersehen, daß verhältnismäßig eine Verminderung der Angestellten nicht in vollem Maße stattgefunden hat; die Verminderung hätte im Durchschnitte 75 Prozent betragen müssen, nachdem, wie gesagt, der Betrieb auf 25 Prozent reduziert wurde.

Ich habe mir im Finanz- und Budgetausschusse darauf hinzuweisen erlaubt, daß es gewiß vorteilhaft wäre und in finanzieller Beziehung eine Auswirkung eintreten müßte, wenn die verschiedenen Generaldirektionen, die jetzt bestehen, in eine einzige Generaldirektion umgewandelt werden und nur die Bezirksdirektionen bestehen bleiben würden. Der Herr Staatssekretär für Verkehrswesen hat zwar erklärt, daß diese Anregung praktisch sei, hat aber darauf hingewiesen, daß in dem Moment, wo diese Frage berührt wird, sofort die Länder kommen und erklären werden, das sei schon wieder eine Sache, die mit der Verfassungsfrage im Zusammenhange stehe, und deshalb dürfe man vor der Erledigung der Verfassungsfrage an diese Dinge nicht rühren. Ich habe natürlich den Standpunkt vertreten, daß, wenn es sich um einen Wirtschaftsbetrieb handelt, der nur einheitlich geleitet werden kann, nur praktische und kaufmännische Erwägungen ins Kalkül gezogen werden sollten, und daß es mich sehr wundert, daß dieser Länderfanatismus so weit geht, selbst wirklich praktische und kaufmännische Erwägungen eines so großen und wichtigen Staatsbetriebes zu hintertreiben oder mindestens zu verzögern.

Die Personalausgaben sind infolge der Gehaltsregulierungen gestiegen; das ist eine ganz natürliche Sache. Es wäre sehr unzeitgemäß, hier Vergleiche zu ziehen, weil die Aufwendungen im Interesse des Dienstes durch die Teuerung bedingt sind.

Die sachlichen Ausgaben sind ebenfalls sehr gestiegen, und zwar dadurch, daß alle Materialien, die für die Aufrechterhaltung des Betriebes verwendet werden, im Preise wesentlich gestiegen sind. Es ist eine ausführliche Darstellung auf Seite 11 und 12 des schriftlichen Berichtes gegeben und ich will nur kurz darauf hinweisen, daß beispielsweise das Papier, das zur Anfertigung der Fahrkarten benötigt wird, um 960 bis 1106 Prozent gestiegen ist. Auch in den anderen Materialien haben sich große Preissteigerungen ergeben, so zum Beispiel bei Schienen, Laschen und Platten, Befestigungsmitteln, Weichen mit Eisenbahnschwellen, Brückeneisen, Trägern und sonstigem Walzeisen, bei Schnittholz,

Oberbauschwellen, Oberbauschotter, Bausteine, Ziegel, Zement, Kalk und Glas. Es sind hier Preissteigerungen von 500 bis 4622 Prozent.

Es ist ja selbstverständlich, daß infolgedessen sich der Betrieb verteuern muß.

Ich möchte aber die Aufmerksamkeit des Herrn Staatssekretärs für Verkehrswesen auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Witzany lenken, der uns bei der Debatte über den Staatsvoranschlag, Kapitel: Land- und Forstwirtschaft, erklärt hat, daß diejenigen Geschäftsleute, denen das Holz übergeben wird, um diese Bahnschwellen herzustellen, ein glänzendes Geschäft machen, der Staat infolgedessen sehr stark benachteiligt wird, und es wäre in Erwägung zu ziehen, ob nicht ein Weg gefunden werden kann, daß jene Bahnschwellen, die vom Staate benötigt werden, auf eine andere Weise beschafft werden können. Es wäre notwendig, daß sich das Staatsamt für Verkehrswesen mit dieser Frage sehr eingehend beschäftigen würde.

Die Bautätigkeit der Staatsbahnverwaltung ist nach dem Umsturze vollständig ins Stocken gekommen und erst im Frühjahr 1919 konnte die Fortführung umfangreicherer Bauten wieder aufgenommen werden. Sie finden ein Verzeichnis darüber auf Seite 13 des vorliegenden schriftlichen Berichtes. Ich will noch darauf hinweisen, daß für die Unterbringung der Eisenbahnbediensteten Vor Sorge getroffen wurde. Es war hier eine sehr schlimme Krise zu überwinden und es ist endlich gelungen, die nötigen Baulichkeiten zur Verfügung zu stellen, so daß die Eisenbahnbediensteten halbwegs menschlich wieder untergebracht werden konnten.

Die Fahrbetriebsmittelinstandhaltung hat sich natürlich in der jetzigen Zeit bedeutend verschlimmert, und zwar dadurch, daß wieder Mangel an Rohstoffen vorhanden ist. An Stelle des Messings ist das Flußeisen getreten und die Lokomotivfeurbüchsen werden infolgedessen sehr rasch abgenutzt. Es werden dadurch sehr viele Reparaturen notwendig und es ist öfter vorgekommen, daß Eisenbahnzüge mitten auf der Strecke stehen geblieben sind, aus dem einfachen Grunde, weil die Lokomotiven nicht mehr funktionieren konnten. Wie sich die Verhältnisse zum Schaden geändert haben, geht aus folgenden Ziffern hervor. Die Ausbesserungsprozente sind gegenüber dem Friedensjahre 1913 im Jahre 1919 bei den Lokomotiven von 15,5 auf 34,7 Prozent gestiegen, bei den Personen-, Post- und Gepäckwagen von 9,2 auf 25,6 Prozent; bei den Güterwagen von 3 auf 12,3 Prozent. Die Staatsbahnverwaltung trachtet, durch die Schaffung neuer Ausbesserungsstände die Reparaturen zu beschleunigen, und es wurden im Laufe der Zeit 80 neue Stände errichtet, und zwar entfallen davon auf die Lokomotivmontierungen in Knittelfeld 28 Stände, auf die neue Tenderwerkstätte in Linz 32 Stände,

auf die neue Lokomotivmontierung in Floridsdorf 20 Stände, so daß zusammen 80 neue Lokomotiv- und Tenderstände vorhanden sein werden. Durch den großen Brand in Floridsdorf sind 42 Stände vorübergehend vernichtet worden und es ist Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, hier wieder Wandel zu schaffen und zu trachten, daß diese Stände so rasch wie möglich wieder errichtet werden, um die Reparaturen durchführen zu können.

Die Fahrbetriebsmittelbeschaffung ist ebenfalls auf große Schwierigkeiten gestoßen und ich habe mir erlaubt, darüber auf Seite 15 des schriftlichen Berichtes eine eingehende Darstellung zu geben, aus der hervorgeht, wie die Preise hinsichtlich der Beschaffung von Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen gestiegen sind. Ich will nur das eine hervorheben, daß im großen und ganzen bis Ende November 1919 festgestellt werden konnte, daß die Preise gegenüber dem Friedenspreise bereits um rund 960 Prozent gestiegen sind.

Die Kohlenwirtschaft der Staatsbahnen ist ein sehr trauriges Kapitel. Der große Kohlenmangel hat dazu geführt, daß die Eisenbahnen nicht voll ausgenutzt werden können. Wie groß der Mangel an Kohle war, geht aus der graphischen Darstellung im schriftlichen Bericht auf Seite 18 hervor. Ich will aber ausdrücklich darauf hinweisen, daß aus dieser graphischen Darstellung das nicht genau hervorgeht, was man eigentlich wissen will, und was man sich erst errechnen muß, wenn man die Kohlenvorräte wirklich feststellen will. Ich habe mich nun dieser Aufgabe unterzogen und habe folgendes gefunden. Während des Krieges war es immer noch möglich, mindestens für einen Monat die Kohlenvorräte zu beschaffen. Knapp vor dem Zusammenbrüche waren die Verhältnisse so, daß im Durchschnitt mindestens für 10 Tage Kohle vorhanden war. Die Verhältnisse haben sich nun im Jahre 1919 wesentlich verschlimmert. Im Jänner 1919 reichte der Vorrat an Kohle kaum für 4 $\frac{1}{3}$ Tage, im Februar für 6 Tage, im März für etwa 3 Tage, im April für etwa 6 $\frac{1}{2}$ Tage, im Mai für 11 $\frac{1}{2}$ Tage, im Juni ebenfalls für 11 $\frac{1}{2}$ Tage, im Juli für etwas mehr als 9 Tage, im August für 7 Tage, im September für 4 $\frac{2}{3}$ Tage, im Oktober für kaum 4 Tage, im November für kaum 2 Tage und im Dezember für etwas mehr als 2 Tage. Sie wissen ja, daß die große Katastrophe im Dezember 1919 eingetreten ist, wo der Betrieb überhaupt eingestellt werden mußte, weil eben dieser große Kohlenmangel dazu zwang. Es ist aber noch besonders hervorzuheben, daß auch der Preis der Kohle sehr stark gestiegen ist. Früher war eine ausgebreitete Kohlenwirtschaft vorhanden und die Staatsbahnverwaltung hat mit den einzelnen Kohlenbergwerken Verträge abgeschlossen gehabt, es war infolgedessen möglich, nicht nur eine bessere Lieferung, sondern

auch entsprechende Preise zu erzielen, und außerdem wurde in der Friedenszeit ein Gutgewicht von 2 bis 5 Prozent gewährt. Die Verhältnisse haben sich nun vollständig geändert. Von einem Gutgewicht kann überhaupt keine Rede mehr sein und die Preise sind so in die Höhe gegangen, daß beispielsweise der Normaltonnenpreis der Kohle, der im Jahre 1916 bereits auf den Betrag von 9'44 K gestiegen war, im Jahre 1919 auf 442'99 K stieg, was gegenüber dem Jahre 1916, wo schon ein sehr hoher Preis festgestellt war, noch eine Preissteigerung von 4588 Prozent bedeutet.

Wir haben im Finanz- und Budgetausschuß auch über die große Misere der Eisenbahndiebstähle gesprochen und haben die Regierung gefragt, welche Vorfragen sie getroffen hat, um die Eisenbahndiebstähle für die Zukunft zu verhindern. Die Regierung hat uns erklärt, daß sie nun daran gehe, im Einvernehmen mit dem Personal und im Zusammenwirken mit der Bahngendarmerie einen speziellen Dienst einzurichten, um die Eisenbahndiebstähle zu verhindern. Wir entnehmen aus dem III. Nachtrage zum Staatsvoranschlag, daß ein Betrag von 949.000 K vorgesehen ist, um diesen Dienst einzurichten. So weit meine Erfahrungen reichen, scheint es, daß jene Maßnahmen, die von der Staatsbahnverwaltung in Aussicht genommen worden sind, wirklich zu einem Ziele führen. Die Schädigung des Staates infolge der Eisenbahndiebstähle hat im ersten Halbjahre 1919 einen Betrag von 12½ Millionen Kronen betragen, der dadurch entstanden ist, daß die Eisenbahnverwaltung die Entschädigungen an die betreffenden Personen, denen ihr Gut auf der Eisenbahn gestohlen wurde, zu entrichten hatte.

Im Laufe des Krieges sind mehrfache Erhöhungen der Tarife vor sich gegangen. Ich habe mir erlaubt, mich darüber sehr ausführlich in schriftlichen Berichten zu verbreiten, und ich will hier nur ganz kurz darauf hinweisen, daß beispielsweise im Güterverkehr folgende Tarifierhöhungen vorgenommen wurden: am 1. Februar 1917 eine lineare Erhöhung sämtlicher Gütertarife um 30 Prozent; am 1. Jänner 1918 eine lineare Erhöhung der Frachtsätze für Eilgut, Klasse I, und Sammelgut um 50 Prozent; ferner die Einführung eines fixen Zuschlages zu den Gütertariffätzen (Betriebskostenzuschlag), weiters eine Revision der Güterklassifikation im Sinne der Einreihung einer großen Anzahl von Gütern in höhere Tariffklassen. Es wurden 60 begünstigte Tarife aufklassifiziert und infolgedessen wurden größere Einnahmen erzielt. Am 1. September 1918 eine lineare Erhöhung der Frachtsätze für Kohle um 40 Prozent und eine lineare Erhöhung der Frachtsätze für alle übrigen Artikel um 70 Prozent, ferner Ersetzung des Betriebskostenzuschlages durch einen etwas niedrigeren fixen Zuschlag; am 15. Oktober 1919 eine lineare

Erhöhung aller Tariffklassen um 150 Prozent; am 1. Jänner 1920 eine lineare Erhöhung aller Tariffklassen um 150 Prozent. Es ist, wie Sie wissen, auch am 16. April 1920 eine Erhöhung eingetreten, und zwar beläuft sich dieselbe für den Gepäcks- und Gütertarif auf 100 Prozent.

Wenn wir nun diese Erhöhungen ins Auge fassen, die durch diese Tarifierhöhungen durchgeführt wurden, ergibt sich einschließlich der Tarifierhöhungen vom 16. April 1920 folgendes: die Frachtsätze für Eilgut, Klasse I, und Sammelgut um 4050 Prozent; die Frachtsätze für Frachtgüter in Wagenladungen um 2666 Prozent, die Frachtsätze für Kohle um 2266 Prozent. Bei Gütern, bei denen außerdem noch infolge der Aufklassifikation und Aufhebung des Ausnahmetarifes weitere Erhöhungen eingetreten sind, bewegt sich diese Erhöhung zwischen 4184 bis 10.482 Prozent, das heißt, daß in einzelnen Fällen statt 1 h nunmehr 1 K 4 h an Frachtsätzen zu bezahlen sind, was eine mehr als Verhundertfachung der bisherigen Frachtsätze bedeutet.

Da ist es nun auch klar, warum alle Rohstoffe, alle Bedarfsartikel und Lebensmittel im Preise so gestiegen sind, weil die Frachtsätze natürlich auch inkalkuliert werden müssen, und wir können daraus am besten ersehen, wie die Preissteigerungen in Zusammenhang mit den erhöhten Tarifen der Eisenbahnen auf die Preisbildung wirken.

Die im Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen getroffenen Tarifverfügungen sind die folgenden: am 1. Februar 1917 Erhöhung des Personen- und Gepäcktariifes um 30 Prozent; am 1. Dezember 1917 lineare Erhöhung des Personen- und Gepäcktariifes um 50 Prozent; am 5. Mai 1919 Erhöhung des Personentarifes um 50 Prozent in der III., 66½ Prozent in der II. und 100 Prozent in der I. Wagenklasse, Erhöhung des Gepäcktariifes um 50 Prozent; am 15. November 1919 Reform des Personen- und Gepäcktariifes. Die hierbei durchgeführten Erhöhungen der Fahrpreise betragen in der III. Klasse beiläufig 50 Prozent, in der II. und I. Klasse beiläufig 80 Prozent, bei Schnellzügen in der III. Klasse durchschnittlich 80 Prozent und in der II. und I. Klasse durchschnittlich 115 Prozent. Die Gepäckfrachten wurden bei Beförderung des Gepäckes mit Personenzügen durchschnittlich um 85 Prozent, bei Beförderung mit Schnellzügen durchschnittlich um 178 Prozent hinaufgesetzt; am 1. Jänner 1920 lineare Erhöhung der Fahrpreise um 50 Prozent und der Gepäckfrachten um 150 Prozent; am 16. April 1920 ist eine Erhöhung der Personentarife um weitere 50 Prozent erfolgt.

Es ergeben sich nun folgende Ziffern: die Fahrpreise in der III. Klasse Personenzug sind um

929 Prozent erhöht worden, in der II. Klasse Personenzug um 1209 Prozent, in der I. Klasse Personenzug um 1500 Prozent; Schnellzug III. Klasse um 1049 Prozent, Schnellzug II. Klasse 1308 Prozent, Schnellzug I. Klasse 1705 Prozent. Das Reisegepäck im Personenzug wurde um 2400 Prozent, im Schnellzug um 3650 Prozent erhöht.

Ich habe mir nun erlaubt, im schriftlichen Bericht, Seite 23, eine Darstellung zu geben, wie diese Erhöhungen der Tarife wirken. Die Ziffern dort sind natürlich heute nicht mehr richtig, weil ja die Tariferhöhungen vom 16. April 1920 dazu kommen. Da ergibt sich also: für die Strecke Wien—Vinz, 189 Kilometer, waren für Personenzug I. Klasse am 1. August 1914 17 K 20 h zu entrichten, heute sind es 273 K 60 h; für Personenzug II. Klasse früher 10 K 50 h, heute 136 K 80 h; für Personenzug III. Klasse früher 6 K 70 h, heute 68 K 70 h; für Schnellzug I. Klasse früher 22 K 60 h, heute 410 K 40 h; für Schnellzug II. Klasse früher 13 K 80 h, heute 205 K 20 h; für Schnellzug III. Klasse früher 8 K 80 h, heute 102 K 60 h.

Für die Strecke Wien—Buchs, 744 Kilometer, ergibt sich folgendes Bild: Personenzug I. Klasse früher 64 K 30 h, heute 918 K; für Personenzug II. Klasse früher 38 K, heute 459 K; für Personenzug III. Klasse früher 23 K, heute 229 K 50 h; für Schnellzug I. Klasse früher 85 K 90 h, heute 1377 K; für Schnellzug II. Klasse früher 51 K 20 h, heute 738 K 50 h; für Schnellzug III. Klasse früher 31 K 40 h, heute 344 K 25 h.

Diese Tariferhöhungen sind geradezu erschreckend und es ist die Frage aufzuwerfen, ob unsere Volkswirtschaft solche Fahrpreise überhaupt verträgt. Es ist ja selbstverständlich, daß es da niemand mehr möglich ist, auf der Eisenbahn zu fahren, außer denjenigen Personen, die über Freikarten verfügen, oder den Schiebern, über die wir im Finanz- und Budgetausschuß erfahren haben, daß sie für einzelne Fahrkarten, um sie rasch zu bekommen — weil ja ein großes Gedränge bei den Eisenbahnen ist, nachdem der Verkehr so eingeschränkt ist —, hunderte und tausende Kronen den Eisenbahnern anbieten, wenn sie den betreffenden Schiebern die Eisenbahnkarten zur Verfügung zu stellen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat sich infolgedessen auch damit beschäftigt, die Fahrbegünstigungen einer Kritik zu unterziehen. Es besteht darüber eine Instruktion, XII/I, und diese Instruktion umfaßt 116 Druckseiten. Sie stammt schon aus der früheren Zeit und es sind nun in der letzten Zeit noch weitere Fahrbegünstigungen hinzugekommen. Und zwar für die Mitglieder der Nationalversammlung, für die Landtagsabgeordneten, für die Parlamentsberichterstatter, für die Mitglieder

der auswärtigen Presse und der „Union“, für aktive und pensionierte Zivilstaatsbedienstete, für die Frauen und Kinder der aktiven und pensionierten Zivilstaatsbediensteten, für die Witwen und Waisen nach diesen Bediensteten, für aktive und pensionierte Militärpersonen (Gagisten), für aktive Militärmannschaftspersonen, für Berufsunteroffiziere, Gendarmerieorgane (Mannschaften), aktive Lehrpersonen, öffentliche Organe (Funktionäre der Behörden), Eisenbahnarbeiter mit mindestens zweijähriger ununterbrochener Dienstzeit, provisionierte Hilfsbedienstete (Arbeiter), aktive Postbedienstete, Frauen und Kinder der aktiven Postbediensteten, Postarbeiter und Frauen und Kinder der aktiven Postarbeiter.

Es ist natürlich, daß bei diesen Fahrpreisen alle diejenigen, die im öffentlichen Dienste stehen, eine Fahrbegünstigung zu bekommen trachten. Ich will über die Frage nicht sprechen, ob diese Begünstigungen gegeben werden sollen oder nicht, aber nur das eine meine ich — und dies wurde auch im Finanz- und Budgetausschuß zum Ausdruck gebracht: Wenn die Dienststellen dafür sind, daß ihren Bediensteten Fahrbegünstigungen zugewilligt werden, so kann dies nicht auf Kosten des Staatsbahnbetriebes geschehen, sondern nur auf Kosten der betreffenden Dienststelle, die für diese Fahrbegünstigungen eintritt. Es wird ja das ganze Bild vollständig verändert, wenn wir alle diese Fahrbegünstigungen dem Staatsbahnbetriebe aufhalsen, denn ja diese Fahrbegünstigungen auf der anderen Seite zur Folge haben, daß die Einnahmen verringert werden. Wenn wir nun auf dem Standpunkt stehen, was ja auch in einer Entschließung des Finanz- und Budgetausschusses zum Ausdruck gekommen ist, daß die Staatsbahnverwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen verwalten soll, dann ist es ganz klar, daß wir sie auch in die Möglichkeit versehen müssen, alle jene Einnahmen zu erzielen, die notwendig sind, um den Betrieb auf kaufmännischer Grundlage führen zu können. Es wurde dann auch hinsichtlich der Fahrbegünstigungen vom Finanz- und Budgetausschuß eine Entschließung angenommen, die zum Ausdruck bringt, daß alle jene Dienststellen, die dafür eintreten, daß ihren Bediensteten Fahrbegünstigungen gegeben werden, den finanziellen Effekt übernehmen müssen und daß der entsprechende Betrag im Staatsvoranschlage vorgesehen und der Staatsbahnbetrieb dadurch nicht belastet werde.

Ich habe mir auch erlaubt, im schriftlichen Bericht eine kleine Übersicht über das Verhältnis der Angestellten zu den Längenkilometern zu geben und bin da zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es entfallen ungefähr: 1 Sektionschef auf 800 Kilometer, 1 Hof(Ministerial)rat auf 170 Kilometer, 1 Staatsbeamter auf 17 Kilometer, 14 Staatsbahnbeamte auf 1 Kilometer, 2 Unterbeamte auf 1 Kilo-

meter, 5 Diener auf 1 Kilometer und schließlich 11 Arbeiter auf 1 Kilometer.

Aus dieser Darstellung ist zu ersehen, daß wirklich eine sehr starke Hypertrophie von Bediensteten vorhanden ist.

Ich habe mir auch erlaubt, den Betriebskoeffizienten für eine Reihe von Jahren festzustellen. Er beträgt: k. k. österreichische Staatsbahnen: im Jahre 1913/14 77·90 Prozent, 1914/15 92·80 Prozent, 1915/16 91·62 Prozent, 1916/17 99·02 Prozent, 1917/18 107·95 Prozent, 1918/19 94·56 Prozent; 1919/20 bei den österreichischen Staatsbahnen 119·86 Prozent.

Aus meinen Ausführungen können Sie ersehen, daß die Verhältnisse im Staatsbahnbetrieb äußerst traurige sind, und es ist der einzige Lichtblick darin gelegen, daß die Regierung daran geschritten ist, die Elektrifizierung der Bahnen in die Wege zu leiten. Ich will ausdrücklich hervorheben, daß sofort nach dem Zusammenbruch, und zwar im Jänner 1919, der seinerzeitige Staatsrat den Beschluß gefaßt hat, die Elektrifizierung der Eisenbahnen durchzuführen. Es wurde das Wasser- und Elektrizitätswirtschaftsamt eingesetzt, das sogenannte WGW, dessen Präsident der Staatssekretär Dr. Ellenbogen ist. Ich möchte ausdrücklich betonen, daß es ein besonderes und persönliches Verdienst des Herrn Staatssekretärs Dr. Ellenbogen ist, wenn es ihm gelungen ist, all die entgegenstehenden großen Schwierigkeiten zu überwinden, und wenn er es in vielen, vielen Verhandlungen mit den einzelnen Ländern dazu gebracht hat, daß der Gedanke der Elektrifizierung der Bahnen Wurzel gefaßt hat. Dabei ist festzustellen — ich weiß nicht, ob sich dieses Verhältnis in der letzten Zeit geändert hat —, daß noch immer zwischen dem Lande Steiermark und der Regierung Schwierigkeiten bestehen, da die Steirer auf dem Standpunkt stehen, daß die in der Steiermark vorhandenen Wasserkräfte nur für die Zwecke der Steirer Verwendung finden dürfen und nicht für die allgemeinen Zwecke des Staates.

Es soll die Elektrifizierung der Strecke Innsbruck—Landeck—Bludenz (Arlberglinie) durchgeführt werden, wo das Spullerseewerk errichtet werden soll und ist zweiter Linie das Ruckwerk in Betracht kommt; ferner die Strecke Stainach—Frdning—Altnang-Puchheim und in letzter Linie die Elektrifizierung der Strecke Salzburg—Schwarzach—St. Veit—Spittal a. d. D.—Willach.

Die Regierung hat vor einiger Zeit ein Programm ausgearbeitet und es soll durch ein eigenes Gesetz eine Investitionsanleihe angesprochen werden, wodurch es möglich werden soll, die Elektrifizierung durchzuführen. Es ist hier ein Betrag genannt, der in die vielen Milliarden geht. Dieser Betrag muß aber bewilligt werden aus dem einfachen Grunde, weil wir bei der Verwendung

von Kohle nicht existieren können; denn die Preise der Kohle haben sich in der letzten Zeit noch mehr erhöht, und da wir auf die Auslandskohle angewiesen waren, mußten wir einen Waggon Kohle mit 60.000 K bezahlen, also einen noch weit höheren Preis, als ich ihn früher auf Grund der Mitteilungen der Staatsregierung festgestellt habe.

Die Kosten werden ja sehr hohe sein und ich will Ihnen an einem Beispiel zeigen, wie unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen werden. Eine elektrische Lokomotive hat in Friedenszeiten rund 200.000 bis höchstens 250.000 K gekostet, bei den heutigen Verhältnissen kostet eine solche elektrische Lokomotive bereits 15 Millionen Kronen. Sie sehen, daß auch in dieser Richtung hin die Preise gewaltig gestiegen sind. Wenn wir uns aber vor Augen halten, daß wir endlich trachten müssen, die Kohlenfrage los zu werden, so ist es immerhin noch das Vernünftigste, diese Investitionen zu machen und uns von der Kohle soviel als möglich unabhängig zu machen, um endlich aus diesem Chaos herauszukommen. Es ist geplant, diese Arbeiten bis zum Jahre 1923 vollständig durchzuführen, so daß wir in diesem Zeitpunkte aus der schlimmsten Situation befreit sein werden. Es wurde in ganz vernünftiger Weise darauf Rücksicht genommen, daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen im äußersten Westen beginnt, in Vorarlberg, weil es ganz natürlich ist, daß die Zufuhr der Kohle bis nach Vorarlberg nicht nur mit immensen Kosten verbunden ist, sondern auch die Strecke verlegt, und weil infolgedessen schon sehr viel Kohle verbraucht werden müßte, um jene Kohle zuzuführen, die dem eigentlichen Eisenbahndienst dienen soll.

Ich will noch ganz kurz auf die Verhältnisse bei der Südbahn hinweisen. Es ist infolge der Vereinbarungen unter den Ententestaaten die Hoffnung vorhanden, daß der Betrieb der Südbahn ungeteilt bleibt, was natürlich ein sehr großer Vorteil für uns ist. Denn würde der Südbahnbetrieb zerfallen, so daß sowohl Deutschösterreich wie Ungarn, Italien, Jugoslawien usw. dreinsprechen würden, so würde natürlich der Eisenbahnverkehr zu einer Unmöglichkeit werden. Nur dadurch, daß die Südbahn ungeteilt verwaltet und betrieben wird, kann uns die Möglichkeit gegeben werden, daß wenigstens der Südbahnbetrieb aufrechterhalten wird und daß wir nicht eventuell Schikanen von anderer Seite ausgesetzt sind.

Die Südbahn ist aber in einer sehr schlimmen finanziellen Krise. Wir wissen schon aus der früheren Zeit, wie die Verhältnisse bei der Südbahn gestanden haben. Die Verhältnisse haben sich in der letzten Zeit noch verschärft, nachdem die Regierung mit Recht auch von der Südbahnverwaltung verlangt hat, daß ihre Bediensteten in den Bezügen den österreichischen Eisenbahnbediensteten gleichgestellt

werden und die Südbahn erklärt hat, sie sei nicht in der Lage, diese Aufbesserungen durchzuführen, weil ihr die Mittel fehlen. Die Regierung war daher gezwungen, der Südbahngesellschaft größere Beträge als Vorschuß zur Verfügung zu stellen, um die Bezüge erhöhen zu können. Wie aus dem III. Nachtrag zum Staatsvoranschlag hervorgeht, ist dieser Betrag nunmehr bereits auf 163 Millionen Kronen gestiegen. Bei diesen Vorschüssen handelt es sich immer darum, daß der Betrieb in Deutschösterreich aufrechterhalten wird, und es müssen diese Vorschüsse sowohl von Jugoslawien als auch Italien usw. gegeben werden, damit eben der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Wir wissen aus der letzten Zeit, daß es zu einer Streikbewegung in Jugoslawien gekommen ist, wodurch der Eisenbahnverkehr gestört wurde, weil die jugoslawische Regierung den Forderungen der Eisenbahnbediensteten nicht stattgeben wollte.

Ich will auf die anderen einzelnen Kapitel und Titel nicht näher eingehen aus dem einfachen Grunde, weil ja der schriftliche Bericht sehr ausführlich ist und ich Ihre Zeit nicht in unnützer Weise in Anspruch nehmen will. Ich will noch kurz darauf hinweisen, daß es sich hinsichtlich der Schifffahrt nur um die Strompolizei handeln kann und daß mit Ausnahme der Bodenseeschifffahrt von einer Schifffahrt im Sinne eines Unternehmens überhaupt nicht gesprochen werden kann.

Ich will noch bemerken, daß im Jahre 1913 am Bodensee 180.000 Leistungskilometer verzeichnet wurden; im Kriege sind diese Leistungen gesunken, und zwar bis auf 52.000 Kilometer. Es ist nun für das Jahr 1919/20 präliminiert, daß 87.000 Kilometer geleistet werden könnten, was rund 50 Prozent dessen ist, was vor dem Kriege geleistet wurde.

Wir haben im Finanz- und Budgetausschuß auch über das Verhältnis zur Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und zur Süddeutschen Schifffahrtsgesellschaft gesprochen. Der Herr Staatssekretär für Verkehrswesen hat aber erklärt, daß hier Verhandlungen mit der Regierung schweben und daß es infolgedessen nicht möglich sei, über diese Dinge ausführlich zu berichten. Ich weiß nicht, ob sich die Verhältnisse nunmehr so weit geändert haben, daß der Herr Staatssekretär für Verkehrswesen heute in der Lage ist, uns nähere Aufschlüsse zu geben oder nicht. Aber jene Aufschlüsse, die wir bekommen haben, sind nicht sehr angenehmer Natur, das möchte ich bei diesem Gegenstande hervorheben.

Im übrigen erlaube ich mir, auf den sehr ausführlichen schriftlichen Bericht hinzuweisen und das hohe Haus zu bitten, den Staatsvoranschlagskapiteln 29, 30 und 31 zuzustimmen und die Entschliessungen, die ich bereits früher erwähnt habe,

zum Beschluß zu erheben. (Beifall und Handklatschen.)

Präsident Dr. Dinghofer: Ich erteile nunmehr dem zweiten Berichterstatter, Herrn Abgeordneten Steinegger, das Wort.

Berichterstatter **Steinegger**: Hohes Haus! Ich habe die Ehre, dem hohen Hause über Kapitel 32, „Post, Telegraph und Fernsprecher“, zu berichten. Der Staatsvoranschlag für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen für das Jahr 1919/20 erscheint heuer unter dem Voranschlag des Staatsamtes für Verkehrswesen, da das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen diesem Staatsamt unterstellt worden ist. Es ist auch mit dieser Unterstellung eine Veränderung insoweit verbunden gewesen, als im Staatsamt eine Generaldirektion für diese Abteilung errichtet worden ist. Mit Vollzugsanweisung vom 21. Oktober 1919 ist eine getrennte Verwaltung eingeführt worden und es ist einerseits das Postwesen, andererseits das Fernsprech-, Telegraphen- und Rohrpostwesen in besondere Sektionen geteilt worden. In dem vorliegenden Voranschlag finden wir die einzelnen Posten nach den Ausgaben und Einnahmen getrennt, und zwar unter Kapitel 32, Titel 1, die Generaldirektion, also die Zentralverwaltung, und unter Titel 2 die Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalt. Die Ausgaben für die Generaldirektion betragen 3.583.820 K, die Einnahmen 3.100 K, während sich die Ausgaben für die Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten auf 167.802.330 K und die Einnahmen auf 177.358.000 K belaufen. Es ist ganz selbstverständlich, daß hier sehr bedeutende Änderungen eingetreten sind, wie auch aus den Nachträgen I und II ersichtlich ist. Diese Ziffern, die genannt wurden, konnten auch deshalb nicht konstant sein, weil in der Zwischenzeit verschiedene Veränderungen, einerseits in der Preislage auf dem Markte der Sachgegenstände und andererseits auch Veränderungen in den Personalausgaben, die in diese Post hineingehören, vorgegangen sind. Wenn wir den Nachtrag II berücksichtigen, so hat sich der Abgang, der in den Staatsvoranschlag mit 263'06 Millionen Kronen aufgenommen ist, insoweit verändert, als er im zweiten Nachtrag mit 167'2 Millionen Kronen beziffert ist. Die einzelnen Ziffern des Staatsvoranschlages einer besonderen Erläuterung zu unterziehen, dürfte sich aus diesen ganz allgemeinen Darlegungen teilweise entbehrlich machen. Ich möchte darauf hinweisen, daß der erste Nachtragsentwurf des Finanzgesetzes für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen einen weiteren Ausgabenbeitrag von 53.816.800 K enthalten hat und daß im zweiten Nachtrag ein solcher von 99.972.200 K enthalten ist. Ein großer Teil dieses Nachtrages entfällt einerseits, wie ich

schon erwähnt habe, auf die bedeutende Steigerung der Preise der Sachgüter, andererseits aber auch auf die Erhöhung der Personalausgaben. Man hat auch diese Ausgaben, soweit es irgendwie möglich war, einzuschränken gesucht, indem man den Personalabbau, soweit es möglich war, vorgenommen hat. Besonders bei der Generaldirektion ist durch den Personalabbau eine teilweise Ersparung eingetreten. Im Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb selbst war ein solcher Abbau allerdings nicht möglich, weil bekanntlich gerade bei den Postämtern ein Personalüberschuß in dem Sinne, wie es vielleicht bei anderen Ämtern der Fall war, nie vorhanden gewesen ist, sondern dort im allgemeinen das vorhandene Personal voll ausgenutzt war. Bei den Sachausgaben ist besonders zu berücksichtigen, daß die Vermehrung hauptsächlich auf die Steigerung der Preise zurückzuführen ist und daß sie hauptsächlich die Amtserfordernisse, dann die Anschaffungen und Instandhaltung von Apparaten, weiters die Erhaltung der Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostlinien, die Postbeförderung auf den Straßen und auch die Schadensvergütung betrifft.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch darauf zurückkommen, daß vielfach der Vorwurf der Unsicherheit im Postbetriebe erhoben worden ist und daß insbesondere auch im Anschluß darüber sehr geklagt wurde. Ich möchte feststellen, daß diese Unsicherheit zu einem großen Teil darauf zurückzuführen ist, daß während der Kriegszeit eine große Anzahl von Postangestellten einrückend gemacht wurden und der Ersatz hierfür, der häufig von der Straße genommen werden mußte, bei dem wenigen Material, das während der Kriegszeit frei war, selbstverständlich nicht immer in der nötigen Auswahl vorhanden war. Heute macht sich eben vielfach die Nachwirkung bemerkbar. Wir sehen jedoch, daß die Behörden mit allem Eifer dahin arbeiten, diese Unsicherheit im Postverkehr zu beheben und wieder zur alten Sicherheit, wie sie ja der Post vor dem Kriege nachgerühmt wurde, zurückzukommen.

Ich möchte weiters darauf aufmerksam machen, daß eine Reihe von Wünschen, wie es beim Eisenbahnpersonal und bei anderem Personal der Fall war, auch vom Postpersonal erhoben wurde und daß die Art und das Ausmaß der Erkämpfung der Erfüllung dieser Wünsche vielfach eine Unruhe oder vorübergehende Erregung in den Gemütern der Angestellten hervorgerufen hat. Besonderes Augenmerk wird der Frage der Wohnungen für die Angestellten zugewendet werden müssen und außerdem einer den sozialen Gesichtspunkten der heutigen Zeit entsprechenden Herrichtung und Beistellung von Diensträumen für die Manipulation des Postdienstes.

Die großen Auslagen, die durch die Sach- und Personalausgaben hervorgerufen werden, haben

es selbstverständlich mit sich gebracht, daß auch eine Erhöhung der Gebühren Platz greifen mußte. Diese Gebührenerhöhung ist ganz bedeutend und man wird unbedingt im Laufe der Zeit untersuchen müssen, ob die heutige Volkswirtschaft und der heutige Verkehr in der Lage sind, diese Belastung zu ertragen. Notwendig erscheinen sie im gegenwärtigen Moment wegen der gesteigerten Kosten.

Großes Augenmerk ist auch den Postautomobillinien zugewendet worden. Wir haben hier im Staatsvoranschlag eine Ausgabepost von 10,995.590 K eingesetzt und wir sehen, daß im zweiten Nachtrage wieder ein Betrag von sieben Millionen Kronen für diesen Zweck aufscheint. Diese Ausgaben erscheinen insoweit gerechtfertigt, als wir ja infolge der großen Verkehrsbeschränkungen, die uns durch die Eisenbahnen auferlegt sind, trachten müssen, auf einem anderen Wege — in diesem Falle durch das Automobilwesen — eine bessere Verbindung und einen größeren Verkehr sicherzustellen. Ich glaube, gerade auf diesem Gebiete muß sehr weitgehend gearbeitet werden, damit wir wenigstens hier die großen Schäden, die auf der anderen Seite entstanden sind, ausgleichen können.

Wenn ich noch auf die größte Post des außerordentlichen Erfordernisses zurückkomme, so ist dies die Post 31, „Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen“. Diese Post ist ursprünglich mit 26,400.000 K veranschlagt, sie ist bereits im ersten Nachtrag um 22,600.000 K vermehrt worden und wir finden auch im dritten Nachtrag eine Post von 36,700.000 K für diesen Zweck enthalten. Die Ausgaben für diese Zwecke erscheinen mir gerechtfertigt, besonders dann, wenn es gelingt, tatsächlich Telegraphen- und Fernsprechlinien im entsprechenden Maße auszubauen. Insbesondere wurden hier sehr lebhaft Klagen bezüglich der Verbindung mit dem Westen, mit den westlichen Ländern, mit Tirol und Vorarlberg, erhoben. Wir leiden hier vor allem darunter, daß auf der einen Seite zu wenig Linien vorhanden sind und auf der anderen Seite alle diese Linien auf einem und demselben Gestränge laufen, wodurch bei Unfällen, bei Naturereignissen usw. sehr häufig die vollständige Unterbindung des ganzen Verkehrs mit diesen Ländern eintritt. Es müßte hier unbedingt getrachtet werden, daß man vielleicht durch Errichtung eines neuen Gestränges dazu kommt, diese Unsicherheit zu beheben, man müßte aber auch auf der andern Seite durch die Vermehrung der Linien dazu beitragen, daß diese verhältnismäßig nur langsam arbeiten könnenden Verbindungen auf ein modernes Niveau gebracht werden. Es ist das auch deshalb wichtig, weil insbesondere auch die Verbindung mit der Schweiz sehr stark belastet ist; auch diese Auslandverbindung leidet sehr darunter, da eben nicht genügend Linien vorhanden sind. Es ist auch vom kaufmännischen

Interesse aus zu begrüßen, wenn hier ein möglichster Ausbau Platz greift, weil ja die Einnahmen dann ganz bedeutend wachsen werden.

Selbstverständlich müssen wir auch im Inland selbst den Ausbau vornehmen, es wird auch für Wien notwendig sein, das Telephonwesen auszubauen.

Weiters wird es auch notwendig sein, daß der Telegraphen- und Telephonverkehr mit dem übrigen Auslande im allgemeinen eine größere Berücksichtigung erfährt. Auf die Verbindung mit der Schweiz habe ich schon hingewiesen. Wir sind auch mit der Tscheco-Slowakei durch Linien verbunden, die endlich dem Verkehr freigegeben werden müssen. Dann kommt der Anschluß der ehemaligen Londoner Linie in Betracht, der auch wieder nach Möglichkeit hergestellt werden muß. Sehr wichtig erscheint mir auch der Anschluß der westlichen Linien gegen Bayern, wodurch wir einen besseren Kontakt mit Deutschland ermöglichen. Es sind auch im ehemaligen Kriegsgebiet Linien nach Südtirol vorhanden, Reservelinien, die in der Kriegszeit gebaut worden sind und die vielleicht mit verhältnismäßig ganz geringen Kosten für den heutigen Bedarf sachgemäß ausgebaut werden könnten. Sicher sind die Arbeiten auf diesem Gebiete dazu angetan, unsere kaufmännischen Interessen zu fördern und andererseits den gewiß berechtigten Wünschen weiter Bevölkerungskreise Rechnung zu tragen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit besonders den Wunsch aussprechen, daß das technische Personal wieder zu jener Aktivität zurückkehren möge, die es vor dem Kriege gehabt hat. Diese Aktivität ist unmittelbar nach dem Umsturz, vielleicht durch die Verhältnisse beeinflusst, nicht immer in der Weise aufgetaucht, wie man es vielleicht erwartet hätte, besonders nachdem so große, berechnete Forderungen hinsichtlich der Notwendigkeit des weiteren Ausbaues des Verkehrswesens bestehen. Das technische Personal wird hier weitgehende Möglichkeiten haben, die Initiative, die es immer gewünscht hat und die ja sehr zu begrüssen ist, anzuwenden und so wesentlich zur Verbesserung und Erleichterung des Verkehrs beizutragen.

In bezug auf die wirtschaftlichen Wünsche der Angestellten ist manches geschehen, aber auch hier wird eine weitere Unterstützung, besonders in der Versorgung mit Lebensmitteln usw., wesentlich dazu beitragen, die Arbeitsfreude zu steigern und dadurch eine Verbesserung des Verkehrs herbeizuführen.

Im Finanz- und Budgetausschuß wurde vom Abgeordneten Zelenka auch eine Resolution eingebracht, in der die Regierung aufgefordert wird, der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf vorzulegen, in welchem die Auscheidung der Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten aus der Dienstpragmatik vom Jahre 1914 durchgeführt

wird. Dieser Resolutionsantrag ist vom Ausschusse angenommen worden und ich erlaube auch das Haus, ihm zuzustimmen.

Ein zweiter Resolutionsantrag ist vom Berichterstatter eingebracht und auch angenommen worden, der die Regierung auffordert, das Telephon-, Telegraphen- und Postwesen den Anforderungen entsprechend auszubauen und unseren wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Im Interesse der Angestellten und des Staates ist unbedingt notwendig, auch diesen Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen einzurichten.

Ich habe Ihnen hier ein kurzes Bild gegeben, wobei ich neuerdings auf die Ihnen vorliegenden ausführlichen Ziffern des Staatsvoranschlages und des ersten und zweiten Nachtrages zu demselben über das Kapitel 32, „Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen“, verweise, und erlaube das hohe Haus, dem Staatsvoranschlag über Gruppe XVII, Kapitel 32, für das Verwaltungsjahr 1919/20 die Zustimmung zu erteilen. (Beifall.)

Präsident Dr. Dinghofer: Als Regierungsvertreter sind erschienen: Sektionschef Girt, Ministerialrat Dr. Sagasser und Ministerialsekretär Dr. Kottlenthner.

Ich erlaube mir, dieselben dem hohen Hause vorzustellen.

Zum Worte sind gemeldet, und zwar kontra die Herren Abgeordneten Thanner, Krözl, Zelenka, Pischik und Haueis, pro die Herren Abgeordneten Paulitsch, Fohringer, Derjch, Dr. Anton Maier, Eisenhut und Alexmayr.

Ich erteile dem ersten Kontraredner, Herrn Abgeordneten Thanner, das Wort.

Abgeordneter Thanner: Hohe Nationalversammlung! Heute habe ich mich einer Aufgabe zu unterziehen, der ich vielleicht nicht gewachsen sein werde. (Heiterkeit.) Verkehrswesen ist ein so weitgehender Begriff, selbst wenn man auch nur das Reise- und Transportwesen in Betracht zieht, daß es schon allein einen sehr reichhaltigen Stoff bietet. Meine geographische Wissenschaft reicht nicht aus, den Land-, Reichs- oder gar Weltverkehr zu bekriegen. Ich bin zwar in meiner frühesten Jugend sehr viel mit dem Haselnußspazierstäblein in der Welt herumgereist, jedoch nur auf der Landfarte. (Lebhafte Heiterkeit.) Nachdem ich mich seitdem hauptsächlich nur mit Pflug und Schaufel beschäftigt habe, ist mir kaum mehr in Erinnerung, daß Amerika „drenter der großen Läden“ liegt. Um daher nicht in Verlegenheit zu kommen, lasse ich mich nicht zu weit aus und will vorläufig von dem Verkehr in meiner engsten Heimat reden, und den Herrn Staatssekretär für Verkehrswesen bitte ich

um gütigen Beistand, daß er meine Rede segne (*Heiterkeit*), auf daß sie wirkungsvoll werde; denn wirkungslos wird ohnehin genug geredet. (*Lebhafte Heiterkeit.*)

Einer der ersten meiner vielfach eingebrachten Anträge betraf den Bahnhofsbau in Garsten, der leider, wie mir scheint, sein Schicksal mit vielen anderen seiner Kollegen im Papierkorb gefunden hat (*Heiterkeit*), so daß einem Kollegen einfiel, in der Zeitung zu schreiben, wer nichts erreichen will, der wende sich an Thanner. Aber auch einem geschulten und praktischen Abgeordneten, wie zum Beispiel Klezmayr, geht es nicht besser, der in Garsten ein Kinderasyl gründen wollte; es ist auch nur beim Antrag geblieben. Welcher der beiden Anträge notwendiger wäre, das zu erörtern, könnte mich vielleicht ein wenig aus dem Gleise bringen. Ich habe mir eigens zur Fürsorge die Hauptfachen aufgeschrieben. (*Heiterkeit.*)

Soviel ist gewiß, daß diese Bauaktion eine dringende Notwendigkeit ist. Dr. Schwinner hat gesagt, die Kanzleibaulichkeiten kommen nicht einmal seinen Schweinestallungen gleich, und die übrige Konstruktion ist dem stets wachsenden Verkehr schon lange nicht mehr entsprechend. Als ich diesen Antrag einbrachte, habe ich noch nicht geglaubt, daß das geplante Sklaventum so schnelle Fortschritte machen und daß in einem Jahre überhaupt kein gewöhnlicher Sterblicher mehr wird eine Bahn benutzen können, weil es zu teuer ist.

Aber abgesehen von dieser Schwierigkeit der teuren Fahrpreise sind wir Oberösterreicher längst gewohnt, von seiten der Regierung in allen Belangen stiefmütterlich behandelt zu werden und hauptsächlich kommt dieser unerwünschte Vorzug uns Ennstalern zugute. Als im Jahre 1869 auf der neuerbauten Kronprinz Rudolfsbahn der erste Zug durchfuhr, fand eine große Feierlichkeit statt, Böller wurden geschossen, die Musik spielte, die Schüler mit den Lehrkräften waren auf dem Bahnhofe zum Freudenfest erschienen und da hätte kein Mensch daran gedacht, daß wir es noch erleben werden, daß wir neben der Bahn durchaus zu Fuß zum Steyrer Wochenmarkt hin und zurück gehen müssen. Früher hatten wir jeden Tag drei bis vier Personenzüge hin und zurück, jetzt können wir nur dreimal in der Woche mit einem Lastzug fahren, wo man zum Beispiel von Dürnbach bis Weyer, das sind 46 Kilometer, sechs Stunden braucht. Von Losenstein hinein gehören die Bauern dem Weyerer Gerichtsbezirk an und wenn man dortselbst zu tun hat, was bei der heutigen Zeit nichts seltenes ist — denn bald hat man um ein paar Eier zu wenig geliefert, bald stimmt ein Gewicht nicht, und da muß man immer zum Gericht —, so braucht man hierzu drei Tage, zwei zu den Fahrten und einen zur Verhandlung.

Wir hatten seinerzeit in Ternberg einen Baron und dieser Mensch war wirklich ein grundgescheiter Kumpel. Aber er hat das dumme Stückel gemacht, es fällt ihm ein und er stirbt. Seit dieser Zeit haben wir Ennstaler keine Bahn mehr; da scheint sich wirklich zu bewahrheiten, was man allgemein sagt, daß der Mensch erst beim Baron anfängt. (*Heiterkeit und Zwischenrufe.*) Seither haben wir auch keinen Personenzug mehr im Ennstal. Es ist nur schade, daß die Lodenfabrik unseres Staatssekretärs Stöckler so weit von uns entfernt ist, sonst würde man uns überhaupt in Kisten verpacken und vernageln und als Fracht verschleppen. (*Heiterkeit.*) Aber jetzt Spaß beiseite. Ich war schon ein paarmal persönlich bei ihm, daß er doch wieder anfängt, die Steyrtaler als Menschen zu betrachten und daß wir in der Woche doch zwei-, dreimal einen Zug erhalten von St. Valentin bis Klein-Keisling. Bis Steyr geht es noch halbwegs und von da bis Klein-Keisling sind es nur 46 Kilometer. Ich glaube, daß die Kohlennot da dem Verkehr nicht entgegenstehen müßte, denn wenn die Maschine schon geheizt ist, so läßt man sie eben diese Strecke noch laufen.

Nun steht hier auf meinem Papier: Friedensvertrag Hausner und Renner. Das wird eine künstliche Arbeit, wie ich das mit dem Verkehrsweisen in Zusammenhang bringe. (*Lebhafte Heiterkeit und Zwischenrufe.*) Aber ich will es versuchen. Als wir Großdeutschen den Friedensvertrag verweigert haben, wurde über uns gedonnert und gewettert, daß wir es sind, die es nicht haben wollen, daß unsere Gefangenen in die Heimat zurückkehren, daß es eine Todsünde ist, die Gefangenschaft nur um eine Stunde zu verlängern. Und jetzt kann ich nicht genug staunen. Auf uns 26 wird es doch gar nicht angekommen sein (*Heiterkeit*), aber unsere Gefangenen sind noch immer nicht da. Ich habe da eine furchtbare Angst ausgestanden, nachdem der Herr Präsident gesagt hat, die Hand soll dem verdorren, der den Friedensvertrag unterschreiben wird. Kurze Zeit danach habe ich wirklich gesehen, daß der Herr Präsident mit der Hand in der Schlinge ins Haus kommt. (*Heiterkeit und Zwischenrufe.*) Meiner Seel, mir war zu Mute, als wenn das eine Strafe Gottes wäre. Aber glücklicherweise ist die Langmut und die Liebe Gottes wieder zum Siege gekommen und ich bin von ganzem Herzen froh, daß die Geschichte so glimpflich abgelaufen ist. Denn ich wünsche so etwas keinem Feinde. (*Abgeordneter Forstner: Dem Präsidenten Hausner schon gar nicht!*) Wir sind ja nicht Feinde. Wenn ich auch nicht ganz unberührt an ihm vorüberkommen kann (*Heiterkeit*), so besteht gewiß keine Feindschaft zwischen uns.

Ich will also sagen, daß unsere Regierung es sich zur Aufgabe machen soll, mit allen Mitteln

daran zu gehen, daß unsere Kriegsgefangenen zurückkommen. Es wird zwar eine Sammelaktion eingeleitet, aber es leuchtet mir nicht ein, daß wir unsere Gefangenen kaufen sollen, während wir für unsere Russen und Serben auch nichts eingenommen haben. *(Heiterkeit.)*

Noch etwas über den Verkehr der Rückwanderer aus Amerika. Es sind nämlich eine Menge von uns drüben, die in Amerika ihr Heil gesucht haben. Diese werden vielleicht in kürzester Zeit zurückkommen wollen. Ich habe mir leider keine Aufstellung darüber gemacht, wieviel Juden, Polen und Ungarn usw. dabei sind. *(Zwischenrufe.)* Ich möchte nur den Antrag stellen, daß man nach dem Schweizer Muster von dem Einreisenden eine gewisse Prämie einhebt. Man könnte dieses Geld teilweise dazu verwenden, um die Forderungen der Eisenbahner, die neulich in Leoben gestreift haben, zu befriedigen, oder auch zu billigen Fahrten für uns, denn es ist unerschwinglich, wenn man heute auf einer Eisenbahn fahren will. Auf diese Weise könnte man aber etwas hereinbringen.

Dann habe ich mir vorgenommen, einiges über die Verkehrshemmungen, besonders im Viehverkehr zu sagen. Ihr wißt ja alle, daß ich immer den Standpunkt einnehme: freier Verkehr! Ich stehe auf dem Standpunkt, daß es keine Rettung gibt, solange die Zwangswirtschaft fort dauert. Wenn wir den freien Handel nicht einführen, werden wir nie zu einer ordentlichen Preisregelung kommen. *(Zwischenrufe.)*

Und jetzt noch kurz ein kleines Anhängsel, weil mich neulich ein Sozialdemokrat aufs Hühnerauge getreten hat, bezüglich der Galgen. *(Heiterkeit und Zwischenrufe.)* Ja, jetzt komme ich aber aus meinem Verkehrsgelehrten. Nein, nennen wir diesen Verkehr Verbrecherverkehr. Ich sage, es ist schade um jede Hand voll Kohle, die zum Zucht-
haustransport eines Verbrechers verwendet wird. Weg mit den unzähligen Gaunern und Verbrechern, wenn wir für die Ehrlichen kein Brot haben. Der schleimigste Verkehr ist nicht etwa der Schnellzugs- und Blitzzugsverkehr, nicht einmal der Telephon- und Telegraphenverkehr, sondern der Gedankenverkehr der Sozialdemokraten. *(Heiterkeit und Zwischenrufe.)* Kaum sind die Worte der edlen Fürsorge des Verbrechertums verhallt, hört man auf der anderen Seite: Hängt die Bauern auf! Weil ich aber ein standhafter und aufrichtiger Mensch bin und für den Galgenbau eingetreten bin, ist es meine Schuldigkeit, auf das nötige Material hinzuweisen, das nicht im Bauernstande zu suchen ist, sondern in den Juden, die in den Zentralen sitzen. Ich bitte, mich hier nicht mißzuverstehen! *(Rufe: Durchaus nicht!)* Wenn ich von Juden rede, spielt die Taufe keine Rolle, sondern ich weiß bestimmt, daß kein einziger in diesem

Hause ist, der nicht vollauf überzeugt ist, daß durch das System der zentralen Bewirtschaftung Konsument und Produzent betrogen und beraubt wird; diejenigen aber, die um des Profites halber das Volkswohl beiseite stellen, sind lauter Juden.

Jetzt ist es aber höchste Zeit, daß ich mich wieder auf die Schienen zurückbegebe. Die Eisenbahn ist von größter Bedeutung für die Landwirtschaft. Man hört in diesem Hause soviel von der Hebung der Landwirtschaft, aber diese Hebung besteht darin, daß wir seitens des Staatsamtes für Landwirtschaft mit technischen Beamten und Landwirtschaftslehrern beglückt werden. Es herrscht das Bestreben, die Bürokratie auch unter die Bauern hinauszutragen. Ein Bedürfnis hierfür besteht aber in Oberösterreich nicht. Ich verschmähe nicht die Landwirtschaftslehrer, sie sollen uns aber nicht so sehr unterrichten, wie wir es anstellen müssen, daß wir ein ausgiebiges Wachsen und Gedeihen unserer Produkte erzielen, damit man uns um so mehr nehmen kann, sondern sie sollen uns kaufmännisch ausbilden, damit jeder Bauer sich ausrechnen kann, wie sich die Friedenspreise zu den heutigen Zwangswirtschaftspreisen stellen, und damit er die Bedarfsartikel, die er braucht, mit seinen Produkten in Vergleich bringen kann.

Das Ergebnis würde uns Bauern sicher zum Vorteil, den Städten aber zum Nachteil gereichen. Im übrigen sind die Landwirte, die landwirtschaftliche Schulen besucht haben, mit wenigen Ausnahmen selten gute Wirtschaftler. In Ternberg zum Beispiel wird ein Gut mit 120 Joch sehr guten Grundes von der Hand eines Verwalters geleitet, der eine Landwirtschaftsschule besucht hat. Dieses Gut hat durch volle drei Jahre soviel wie nichts geliefert. Die hoch hinausstrebenden Klauen helfen dem Bauer nichts, es bewährt sich vielmehr der altbekannte unschuldige Fluch: Himmel Sakra, Mist auf d'Acka. *(Stürmische Heiterkeit.)* Um Dünger zu haben, brauchen wir Vieh und um wieder einen ordentlichen Viehstand zu bekommen, brauchen wir den freien Verkehr. Uns Oberösterreichern mußte in der Viehwirtschaft immer von Steiermark und Salzburg geholfen werden. Wie schön war es doch zur Zeit des freien Verkehrs, wo wir mit sehr geringen Ausnahmen nur schön gezeichnetes Vieh hatten, weißhörig, mit schwarzen Spitzen, wie stolz waren wir auf unsere einheitliche Morbodner-rasse. Heute haben wir ein Durcheinander von rotem, schwarzem und scheckigem Vieh, so wie es der verkehrten Weltmode entspricht, die die Einheimischen zum Auswandern treibt und die Tschechen und Juden zu österreichischen Staatsbürgern macht. Freiheit ist der Ruf der Sozialdemokraten. Wie ist aber die demokratische Freiheit beschaffen? Eine Knechtung und Knebelung des deutschen Mittelstandes, der schon fast an seinem Grabe steht.

Dieses Grab hat uns die Demokratie geschaukelt, sie wird aber selbst in diesem Grab sehr bald schlafen gehen. Statt Freiheit also Knechtung! Weil umkehrt auch g'fahren ist, glaube ich noch immer im Kapitel „Verkehr“ zu sein. *(Heiterkeit.)*

Ich komme jetzt zum Verkehr mit Lebensmitteln. Bei der Regelung des Getreideverkehrs haben die Christen Gelegenheit zu zeigen, ob ihnen die in Versammlungen immer angekündigte Abschaffung der Zentralen ernst ist. Zu meiner ungemein großen Freude bemerke ich, daß der Ruf: Weg mit der Zwangswirtschaft, heraus mit der freien Wirtschaft! — eine Ansicht, die ich immer gehabt habe — immer lauter wird, und ganz besonders freut es mich, daß die Mehrzahl der Sozialdemokraten und gerade die vernünftigsten unter ihnen auch schon zu dieser Ansicht gekommen sind. *(Lebhafte Heiterkeit und Zwischenrufe.)* Ich komme doch meinem Ziel immer näher, Sie zur Einsicht zu bringen und mit Ihnen einig zu werden. Höchstens mit dem Herrn Abgeordneten Forstner dürfte das noch einige Mühe brauchen *(Lebhafte Heiterkeit)*, aber nachdem sein angenehmes Äußeres auf schneidige und ehrliche Vertretung der Arbeiter schließen läßt, hoffe ich, auch er wird mir beipflichten, und da er eine führende Rolle einnimmt, wäre mit ihm viel gewonnen. Sollte ich mich in meiner Hoffnung täuschen, dann müßte man auch ihm einen Anteil am Profit zumuten. Wem es mit der Demokratie ernst ist, der kann nur rufen: Freier Verkehr, Freiheit nicht nur für die Arbeiter, sondern auch Freiheit für die Bürger und Bauern. Leider würde hier kaum ein ernst zu nehmendes Wort gesprochen, wenn wir Großdeutschen nicht wären. *(Lebhafter ironischer Beifall und Händeklatschen.)* Habe ich doch in meiner letzten Rede gezeigt, wie die Leute, zum Beispiel Gemeinlehrer, zum Narren gehalten werden.

Und nun komme ich zum Autoverkehr. Herrgott, da muß ich mir selbst den Zügel anlegen, sonst geht's zuweit, trotzdem ich noch nicht einmal in einem Auto sitze. Ich rede gar nicht von den Herren Staatssekretären, diese sollen ein gutes und bequemes Fahrzeug haben, denn sie reisen ja furchtbar in aller Welt umeinander, überall sollen sie sein, um über unser Österreich, das zwischen Leben und Tod ist, zu verhandeln. Man begegnet hier in Wien alle fünf Schritte einem Auto und wenn man fragt, wer ist der junge Herr, der da drinnen sitzt, so heißt es: Ach, ein Schieber, ein Schleichhändler!

Braucht der Bauer was immer er will, so stößt er nebst den Kostenschwierigkeiten sehr häufig auf Verkehrsschwierigkeiten. Sommer heißt es: Es stehen keine Waggons zur Verfügung oder es ist wegen Kohlennot der Verkehr nur auf Lebensmittel beschränkt. Kurz und gut, die ganze Hebung der Landwirtschaft von seiten der Regierung besteht darin, den Bauer in seinem Wirkungskreise zu

hemmen. Es gibt sehr viele Bauern, die schon modern mit Benzinmotoren eingerichtet wären, was sicherlich der Allgemeinheit zugute käme. Allein für den Bauer gibts kein Benzin, nur für gewisse Leute, für welche ich gerade keinen geeigneten Titel bei der Hand habe. Ein Gärtner goß Petroleum in ein Zwergenloch und dann sagte er: So muß man's machen, dann werden s' hin. Unsere Regierungsmethode, soweit sie sich auf den Bauern- und Mittelstand bezieht, scheint das gleiche Ziel zu haben.

Mir wird eigentlich jetzt selbst schon die Zeit lang. *(Lebhafte Heiterkeit.)* Aber es ist ein Kreuz, ich hätte noch eine Menge Stoff. Jetzt habe ich noch gar nichts von der Post geredet. — Da möchte ich hauptsächlich auf den Umstand hinweisen, daß die Besitzer der Postfahrwerke, die nämlich mit Pferden fahren, so schlecht bezahlt sind, daß sie baldigst ihre Tätigkeit werden einstellen müssen. Auch da möchte ich die Regierung bitten, die nötigen Mittel herbeizuschaffen und lieber bei der Arbeitslosenunterstützung zu sparen. Denn wenn wir auf dem Lande keine Post mehr erhalten — auf der Eisenbahn können wir so nicht mehr fahren, Tabak können wir nicht mehr kaufen, das Essen müssen wir uns langsam abgewöhnen; bei uns war einer, der hat sich abgewöhnt gehabt, dann ist er gestorben; nächsten Winter müssen wir uns nur mehr mit Strohshuhen behelfen —, dann also, glaube ich, ist das Sklaventum fertig.

Und jetzt habe ich noch eine schwierige Aufgabe. *(Abgeordneter Dr. Alfred Gürtler: Die Regierung stürzen! — Zwischenrufe.)* Es geht das eigentlich nicht von mir aus. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)* Das haben mir meine Wähler mitgegeben.

Und zum Schluß eine Bitte an den Herrn Staatssekretär: Nach mühevoller Arbeit gerade vor den Pfingstferien wäre es gewiß am Platze, allen hier versammelten Damen und Herren einen mit Schlaf- und Salonwagen eingerichteten Zug zu einem Ausflug ins Ausland beizustellen. Wenn der Zug außerhalb der Grenze ist, könnte der Herr Staatssekretär Berdik Kohlennot eintreten und der Herr Staatssekretär Paul in folgedessen den Verkehr einstellen lassen.

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Paulitsch.

Abgeordneter Paulitsch: Hohe Nationalversammlung! Der präliminierte Voranschlag eines jeden Staatsamtes wird bekanntlich überschritten und jeder Staatssekretär versucht in nicht ungerechtfertigter Weise dieses Überschreiten des Voranschlages dadurch zu rechtfertigen, daß er darauf hinweist, daß man unter den gegenwärtigen Verhältnissen mit

sicheren Ausgaben überhaupt nicht rechnen könne, daß die Gehalte wie die Löhne immerfort steigen und auch die Materialpreise gegenwärtig nicht festzusetzen sind. Um so mehr begrüße ich es, daß in der vorliegenden Beilage über das Staatsamt für Verkehrswesen darauf hingewiesen ist, daß dieses Staatsamt eine Verringerung des Personalstandes von 108 Bediensteten herbeizuführen in der Lage gewesen ist, dem freilich gegenübergestellt werden muß, daß für die Elektrifizierung, für die Einrichtung dieses Amtes, ein neuer Stand 54 Bediensteten errichtet werden mußte. Mit Befriedigung habe ich aus dieser Beilage entnommen, daß das Staatsamt für Verkehrswesen die Bautätigkeit wieder aufgenommen hat in der richtigen Voraussicht, daß doch das wirtschaftliche Leben in unserem darniedergebrochenen Staate sich langsam wiederum emporhebt, langsam wiederum Leben gewinnt und infolgedessen die Notwendigkeit eintreten könnte, daß sowohl Eisenbahnlinien als notwendige Bauten zur richtigen Zeit vollendet und fertiggestellt sein sollen.

Es ist vom Herrn Berichtstatter in ganz richtiger Weise hervorgehoben worden, daß ein Lichtblick in dem Voranschlag des Staatsamtes für Verkehrswesen der Hinweis auf die Elektrifizierung bestimmter Bahnlinien ist und daß dafür ein Betrag von 60 Millionen vorrhand eingestellt ist. Ich will nur hinweisen auf die geplante Elektrifizierung der Eisenbahnlinien Salzburg—Schwarzach—St. Veit—Spittal an der Drau—Villach und ich muß an das Staatsamt für Verkehrswesen die Bitte richten, daß auch dieser wichtigen Eisenbahnlinie besondere Aufmerksamkeit zugewendet werde und daß auch für diese Eisenbahnlinie die Vorarbeiten so schnell als möglich deshalb in Angriff genommen werden, weil nach meiner Ansicht dieser Eisenbahnlinie deswegen ganz besondere Bedeutung zukommt, da sie nach Inslebenreten eines besseren wirtschaftlichen Verkehrs die Verbindung zwischen Deutschland, Österreich und dem Meere herstellen kann. Es kommt also dieser Linie eine ganz besondere wirtschaftliche und auch politische Bedeutung zu.

Es ist in den Ausführungen des Herrn Staatssekretärs für Verkehrswesen, welche er im Finanz- und Budgetausschusse gehalten hat, betont worden, daß wegen Sicherstellung neuer Lokalbahnlinien seitens der Regierung mit den Vertretungen der Länder Verhandlungen gepflogen worden sind, und wenn es hier in der Beilage, Seite 41, heißt, daß in Klagenfurt mit den Vertretern der Landeshauptstadt Kärntens Verhandlungen stattgefunden haben, dürfte damit wohl höchstwahrscheinlich die endliche und schon lang begründete und herbeigesehnte Inangriffnahme der Ostbahn gemeint sein. Ich gestatte mir bei dieser Gelegenheit an den Herrn Staatssekretär für Verkehr das dringende Ersuchen zu richten, die Stellungnahme, welche das

Staatsamt für Verkehrswesen zu dieser Frage einnimmt, darzulegen, und ich weise bei dieser Gelegenheit darauf hin, daß, wo wir in Kärnten doch in hoffentlich näher Zeit die Volksabstimmung durchführen werden, von jugoslawischer Seite aus ganz besonders darauf hingewiesen und damit agitiert wird, daß diese Angelegenheit von der österreichischen Regierung wie auch vom Staatsamt für Verkehrswesen in keiner Weise ernst genommen wird oder, wie es in der „Draupost“ heißt, daß damit nur ein boshaftes Narrenspiel getrieben wird. Ich glaube das Staatsamt für Verkehrswesen gewiß nicht in Verlegenheit dadurch zu bringen, wenn ich diesbezüglich das Ansuchen stelle, es möge seinerseits die Stellungnahme in dieser Hinsicht bekanntgegeben werden. Es ist das nicht eine Angelegenheit, welche vielleicht nur einen ganz bestimmten Gebietsteil betrifft, sondern eine Sache, die im allgemeinen Interesse gelegen ist, die auch im Zusammenhang mit dem Lande Steiermark steht wie mit der Verpflegung von Städten, die heute anderswoher für teures Geld mit Lebensmitteln versorgt werden müssen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit das Augenmerk des Staatsamtes für Verkehrswesen auch auf die Gailtalbahn, beziehungsweise auf die Strecke Hermagor—Rötschach lenken, die heute, glaube ich, dem Liquidierungsamte unterstellt ist und deswegen in den Betrieb des Staates übernommen werden soll. Ich möchte bei dieser Gelegenheit ferner ersuchen, daß im unteren und oberen Mölltale den örtlichen Verhältnissen in der Weise Rechnung getragen wird, daß zwischen den Orten, die von der Hauptlinie abseits gelegen sind, wie Obervellach und andere, die tatsächlich eine schwierige Verbindung mit der Hauptlinie Spittal—Schwarzach—St. Veit haben, eine bessere Verbindung hergestellt werde. Man darf auch nicht vergessen, auf die Hebung des Fremdenverkehrs Wert zu legen, daß die Erschließung des Großglocknergebietes in Verbindung mit dem Bergbau im Mölltale in der Nähe von Flattach-Tragant auch vom Staatsamte für Verkehrswesen Berücksichtigung erheischt und daß man der Verwirklichung dieser vorgebrachten Wünsche nicht nur im Interesse des Landes, sondern auch im Interesse der Allgemeinheit näher treten soll.

Was nun die Fahrbetriebsmittelbeschaffung anbelangt, so hätte ich hier einige Wünsche, beziehungsweise Beschwerden vorzubringen. Es ist richtig, daß unser Fahrbetriebsmaterial durch den Weltkrieg in ganz besonderer Weise abgenutzt worden ist. Aber ich glaube, es dürfte doch auf den Fernverkehr insofern Rücksicht genommen werden, daß man der Bevölkerung, die 14, 16, 18 und 20 Stunden fahren muß, doch wenigstens Eisenbahnwaggons zur Verfügung stellt, die auf runden

Rädern laufen und nicht vielleicht auf vieleckigen, denn es ist tatsächlich nichts Unangenehmes, wenn man durch eine solche lange Zeit hindurch in einemfort geschüttelt wird, beinahe als ob ein Erdbeben stattfände.

Es ist in diesem Bericht auch auf die Kohlenwirtschaft hingewiesen. Ich möchte mir erlauben, hier ebenfalls an das Staatsamt für Verkehrswesen einige Fragen zu stellen. Wir haben es vor zwei oder drei Monaten erlebt, daß der Verkehr für eine Woche vermehrt worden ist. Es wurde angekündigt, daß zum Beispiel ab Montag ein vermehrter Zugverkehr eintreten werde. Manche Industrielle haben ihren Betrieb dieser Ankündigung entsprechend eingerichtet, zum Beispiel die Zeitungsunternehmen, weil es für diese durchaus nicht gleichgültig ist, wie die Anschlüsse der Züge sind. Nachdem der vermehrte Zugverkehr vielleicht eine Woche gedauert hatte, wurde er wieder aufgehoben. Das hat sich zwei- und dreimal ereignet. Wir sind dem Staatsamt für Verkehrswesen sehr verpflichtet, daß wir heute einen verhältnismäßig besseren Eisenbahnverkehr haben. Aber ich darf hier wohl die Frage stellen: haben wir auch die Hoffnung oder kann uns die Zusage gemacht werden, daß wir auch für den kommenden Winter so viel Kohle haben, daß der Zugverkehr in entsprechender Weise aufrechterhalten und vielleicht auch eine Beheizung der Waggonen durchgeführt werden kann, eine Frage, welche sicherlich berechtigt ist.

Was der Herr Berichterstatter über die Eisenbahndiebstähle gesprochen hat, bestätige ich vollends. Es ist sehr zu begrüßen, daß von seiten der Staatsverwaltung, der Gendarmerie, in entschiedener energischer Weise eingegriffen wird. Aber auch dieses Kapitel ist ein Beweis dafür, daß eben das sittliche Empfinden, das Verantwortlichkeitsgefühl leider vielfach geschwunden ist. Diese zahlreichen Eisenbahndiebstähle sind ein Beweis für den sittlichen, moralischen Zusammenbruch der Gesellschaft. Wir werden gewiß durch Paragraphen und Gewaltmaßregeln manches verhindern, aber die beinahe endliche Abstellung solcher beklagenswerter Vorgänge ist nur dann möglich, wenn eben das sittliche und moralische Verantwortlichkeitsgefühl in der Bevölkerung wieder gehoben wird.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch ein Ersuchen an das Staatsamt für Verkehrswesen stellen. Es kommt mehr als einmal vor, daß man ganz vergeblich bei verschiedenen Zentralstellen der Eisenbahnverwaltung, wie bei den Stationsämtern um Auskünfte darüber ersucht, wie die Anschlüsse der Bahnen sich vollziehen. Ich habe das selbst vor wenigen Tagen erfahren, wo mir die Zusicherung gegeben wurde, daß der Zug Nr. so und so viel Anschluß hat, während dies in Wirklichkeit gar nicht der Fall war. (Zustimmung.) Ich glaube, es könnte doch so

weit gefordert werden, daß wenigstens die Stationsämter soweit unterrichtet sind, daß sie dem reisenden Publikum sagen können, ob der betreffende Zug in der Hauptstrecke einen Anschluß hat, damit man nicht, wenn man dann an die betreffende Hauptstrecke hinkommt, einfach die ganze Nacht im Wartesaal verbringen muß. Man fährt 20 bis 30 Stunden lang und wenn man die richtige Auskunft erhalten hätte, hätte man nicht diese Zeit — von den Besuchern will ich gar nicht reden — in so unnützer Weise verlieren müssen.

Was den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr betrifft, so hätte ich auch hier einige Beschwerden und Wünsche vorzutragen. Es ist darauf hingewiesen, daß das Fernsprechwesen nach dem Westen hin in besonderer Weise ausgebaut werden soll. Ich begrüße diese Zusage des Staatsamtes für Verkehr und Post auf das wärmste und möchte mir wünschen, daß dieses Versprechen in so naher Zeit als möglich zur Ausführung gelangt. Was ich aber in dieser Hinsicht betreffs der Post vorzubringen mich verpflichtet fühle, ist die Tatsache, daß es, zum Beispiel bei uns im Kärntnerlande heute noch weite Gebiete gibt, welche eine Versorgung mit Post überhaupt kaum haben. Es ist im Staatsvoranschlag auf Seite 42 und 43 darauf hingewiesen, daß mit einem Mehraufwande die Kosten für eine Ausgestaltung der Postablage, einen neuen Landpostdienst usw. bestritten werden sollen. Ich anerkenne den guten Willen, der aus dieser Anregung spricht, aber Tatsache ist es, daß wir den Landpostdienst viel zu wenig ausgestaltet sehen. Es hat die Postdirektion für Kärnten Ansuchen der Postfahrtenunternehmer unterstützt und dieselben als vollkommen richtig an das Staatsamt für Verkehrswesen weitergeleitet. Für das Betriebsjahr 1919 wurde von dem beanspruchten und von der Postdirektion Klagenfurt genehmigten Voranschlage von 140.000 K nur 70.000 K bewilligt, obwohl die gesamte Summe als vollkommen begründet hingestellt worden ist. Man hat einfach einen Abstrich von 70.000 K gemacht, gleichgültig, ob die Postfahrtenunternehmer mit diesem Betrag auskommen oder nicht. Im Jahre 1920 — ich anerkenne das — hat das Staatsamt für Verkehr und Post den Betrag ganz bedeutend erhöht, aber es finden die Postfahrtenunternehmer damit nicht ihr Auskommen.

Sie dürfen nicht vergessen, sehr verehrte Anwesende, daß die Verhältnisse in Kärnten in bezug auf die notwendigen Erhaltungskosten der Pferde andere sind als in den andern Ländern. Wir dürfen nicht vergessen, daß Kärnten an Italien grenzt und wir unter der italienischen Valuta, unter dem Liregelde ganz bedeutend leiden. Man wird es vielleicht kaum für möglich halten, es ist aber Tatsache, daß bei uns in jenen Gegenden, wo wir an

Italien angrenzen, für ein einziges Ei 2 bis 3 Lire, also zur Zeit, wo die Lire noch hoch gestanden ist, 20 bis 25 K bezahlt wurden. Preise, wie sie sonst nirgends gezahlt worden sind. Wenn wir einen Meterzentner Heu nehmen, so zahlten wir in Kärnten in den verfloffenen Monaten dafür nicht, wie hier, 300 bis 400 K, sondern 800 K, ja 1000 bis 1200 K. Diese Preise hatten natürlich einen Einfluß auf die Postfahrtenunternehmer und sie konnten deshalb ihr Auskommen nicht finden. Ich ersuche daher, es möge das Staatsamt für Verkehrswesen dem Ansuchen der Postfahrtenunternehmer unter Berücksichtigung der dortigen Verhältnisse Rechnung tragen und die berechtigten Wünsche, die gar nicht überhalten sind, nicht nur genehmigen, sondern dabei auch ein gewisses Entgegenkommen zeigen, weil die Bevölkerung doch ein Recht auf die kulturellen Güter der Zeit, in diesem Falle also darauf hat, daß der Verkehr aufrechterhalten wird. Es ist doch unserer Zeit vollständig unwürdig, daß es Gegenden, Gemeinden und Ortschaften geben soll, welche wochenlang von der Öffentlichkeit vollständig abgeschnitten sind. *(So ist es!)*

Es ist ferner in der Beilage Nr. 667, betreffend das Kapitel Telegraphen-, Fernsprech- und Postwesen, darauf hingewiesen, daß zwecks tunlichster Herabsetzung der Personalauslagen der Abbau des Personalstandes nach Möglichkeit durchgeführt wird. Das sind ganz hübsche Worte, denen aber jeder innere Inhalt und Wert fehlt; denn wenn in dieser Beziehung ein Abbau durchgeführt worden wäre, hätte man ebenso sicher, wie beim Staatsamte für Verkehrswesen, die Zahlen hergesetzt, um wieviel der Personalstand verringert wurde. Ich hatte nun Gelegenheit, in meiner engeren Heimat diesbezüglich Besprechungen abzuhalten, deren Ergebnis ein ausdrückliches Ersuchen an das Staatsamt für Post- und Verkehrswesen ist, welches ich hiermit stelle. Wir haben im Postdirektionsbezirke Klagenfurt nicht wenige Beamte und Beamtinnen, welche aus Krain und anderen Gegenden wegen ihrer deutschen Nationalität vertrieben worden sind. Diese vertriebenen Beamten verrichten seit Jahr und Tag flaglos ihren Dienst, sie sind aber vom Staate nicht als Staatsbeamte übernommen worden, sie beziehen heute einen Gehalt von 400 bis 600 K, obwohl sie schon 10, 15, 20 und 25 Jahre im Dienste stehen. Ich glaube, die Forderung, beziehungsweise das Ersuchen dieser Beamten und Beamtinnen, daß sie endlich einmal übernommen werden, und nicht andere, gar nicht notwendige Kräfte neu aufgenommen werden, ist vollkommen begründet und diesen berechtigten Vorstellungen müßte Rechnung getragen werden. Es muß Erbitterung hervorrufen, daß diejenigen, welche auf vorgeschobenem Posten während des Krieges unsere nationale Ehre geschützt haben, heute keine Anerkennung und gar keinen Dank haben, im Gegenteil in einer Weise

behandelt werden, als ob sie landfremde Elemente wären. Ich bitte Sie, sehr geehrter Herr Staatssekretär, tragen Sie den Beschwerden dieser Beamten endlich einmal Rechnung, denn es ruft Erbitterung hervor, wenn sie bemerken müssen, daß gar nicht notwendige neue Kräfte in den Dienst eingestellt werden, Kräfte, die, ohne irgendeine Notwendigkeit, ja vielleicht auch ohne Kenntnisse, heute den doppelten Gehalt als diejenigen Beamten und Beamtinnen beziehen, die schon 20 Jahre auf vorgeschobenem Posten treue nationale Dienste geleistet haben. *(Lebhafte Zustimmung.)* Ich ersuche deshalb zum Schlusse, der Herr Staatssekretär möge die Güte haben und mit allem Ernste diesen nicht unbegründeten Beschwerden nachgehen, denn wir dürfen nicht Erbitterung schaffen, sondern müssen die Freude und das Interesse für das Staatswesen hegen und pflegen. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Krözl; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Krözl: Hochverehrte Anwesende! Wenn ich mir erlaube, heute bezüglich der Verkehrsverhältnisse etwas zu bemerken, so komme ich dem Auftrag nach, den meine Wähler mir mitgegeben haben, für ihre Interessen hinsichtlich des Verkehrs hier ein Wort einzulegen. Ich befinde mich in der Nähe von Wels, der bedeutendsten Handelsstadt in unserem Wahlkreise. Wir sind darauf angewiesen, uns dem Verkehr entsprechend einzurichten, sind aber leider streckenweise ganz vom Verkehr ausgeschaltet, und zwar erscheinen Plätze nicht berücksichtigt, die für die Lieferung von Lebensmitteln und anderen Bedarfsartikeln, welche den Städten vielleicht recht gut dienen könnten, von großer Bedeutung wäre. Es ist an und für sich eine Ungerechtigkeit, wenn man bloß deshalb, weil es sich hier nur um kleinere Orte, um kleinere Märkte oder sonstige geschlossene Ortschaften handelt, welche aber eine immense Steuer zahlen, solche Orte vernachlässigt. Aber selbst wenn diese Orte nicht so viel Steuern zahlen würden, wäre es auch nur gerecht, daß ihre Bewohner wie andere Staatsbürger behandelt werden. Wo es noch halbwegs geht, werden genug Steuern gezahlt, aber selbst wo es sehr schwer geht, ist die Steuerleistung noch weit höher als anderswo die Minimalsteuern sind.

Wels hat von diesem Standpunkt aus eine Lokalbahn gebaut, um durch das obere Mühlviertel mit Bayern in Verkehr zu kommen. Es hätte sich dadurch für alle Berufsclassen ein günstigerer Verkehr ergeben, aber die Donau wurde nicht überbrückt — Wels hatte sich etwas zu weit vorgewagt. Es wurde auch eine zweite Lokalbahn in das Kremstal nach Grünau gebaut, wobei man

damit gerechnet hat, daß diese Verbindung gut sein würde, weil wir ja in Wels die durchlaufende Westbahnstrecke Wien—Salzburg haben, die kürzeste Strecke nach Wien. Die Lokalbahn durchschneidet die Hauptstrecke, berührt die größeren Orte, welche Handel und Gewerbe treiben, und vermittelt den intensivsten Verkehr mit den Produktionsstätten. Es wäre infolgedessen möglich, die Konsumzentren besser und billiger versorgen zu können. Es wurde aber die Donau nicht überbrückt und ich habe, wie die Herren sich vielleicht erinnern, schon in einer früheren Rede einmal gesagt, daß es nicht recht gewesen ist, daß man die Welser Bevölkerung in dieser Richtung nicht unterstützt hat. Hätte man ihr von Staats wegen einen Zuschuß gegeben, so hätte die Donau überbrückt werden können, der Verkehr wäre entschieden günstiger gewesen und wäre nicht so schwer auf der Geldtasche des Herrn Staatssekretärs gelegen. Damals hatten wir ja noch die k. k. Regierung, und man hatte Millionen für andere Kronländer und Provinzen, leider aber nichts für die eigenen Länder.

Bedenken Sie nun die Lage, wie sie im Mühlviertel ist. Betrachten Sie nur, wie schwer es dort den Menschen ist, ihre Existenz aufrechtzuerhalten, wie sie zu allen möglichen Mitteln greifen: sie haben es mit dem Flachs versucht, sie haben es mit der Weberkarde versucht. Ich habe das mehr für Spielerei gehalten, aber wenn Sie der Sache nachgehen, werden Sie finden, daß die Maschinentchnik bis heute noch kein Instrument gefunden hat, welches die Weberkarde für die Tuch-erzeugung ersetzt. Diese Leute sind sehr bescheiden, aber sie wollen auch am Verkehr teilnehmen. Sie haben Schafzucht und Ziegenzucht, auch eine allerdings schwächere Rinderzucht, weil das Terrain sehr steil ist. Es ist doch kein Fehler, wenn die Leute so strebsam sind. Wenn man ihnen vorwirft, daß sie nicht viel Steuern einbringen, und man ihnen daher auch keine große Subvention gewähren kann, so halte ich dieses System nicht für richtig. Ich kenne in der Stadt, in der wir uns bewegen, nur Menschen, und ob die reicher oder ärmer sind, einen leichteren oder schwereren Erwerb haben, ich sehe in ihnen immer Menschen. Ich spreche ja nur deshalb ein wärmeres Wort für sie, weil sie der Unterstützung am meisten bedürfen. Die anderen können sich behelfen, diese Leute aber nicht.

Wir haben im unteren Mühlviertel die Bahnlinie Unterweißenbach—Prärgarten projektiert, das ist ein Fleck Erde, welcher beinahe dieselben Verhältnisse aufweist, wie das obere Mühlviertel. Das bitte ich auch im Auge zu behalten, und wenn die Herren Staatssekretäre für Finanzen und Verkehr bei einigem guten Willen das berücksichtigen, so ist es möglich, den Leuten entgegenzukommen. Denn es ist einleuchtend, daß, wenn nach den Aus-

führungen meines Vorredners, des Herrn Berichterstatters Schiegl, die Tarife für Frachten und Personenverkehr so hoch gestiegen sind, es wohl auch möglich wäre, daß ein Schärfslein rückvergütet wird. Denn diese Einnahmen kommen doch vom Volk in die Staatskassen, und ich meine, ein gewisser Prozentsatz könnte von den Staatskassen wieder unter das Publikum zurückfließen.

Daselbe Verhältnis wie beim Mühlviertel — wir haben nämlich in Oberösterreich vier Viertel, und vier Viertel sind sozusagen ein Ganzes — haben wir in unserem besitzuerten Viertel, im Innviertel. Das Innviertel ist vom Verkehr mit Salzburg fast gänzlich ausgeschlossen, es bestehen nur sehr beschränkte Verkehrsverhältnisse und für die Weilhardtbahn, für welche dort oben sehr günstige Voraussetzungen vorhanden wären — denn diese Gegend hat viel Waldprodukte und Vieh — existiert bereits seit 27 Jahren eine Konzession. Die Bahn wird aber nicht in Angriff genommen, es wird nichts trassiert und die Leute haben sozusagen nicht einmal das Recht, aus eigenem Vermögen eine Bahn zu errichten. Es ist aber so schon seinerzeit bei den früheren Regierungen gewesen. Ich bin ein alter Mann, ich kenne dies zur Genüge, daß es immer hieß, als ob man die Bahnen auf eigene Kosten erhalten müßte. Es waren doch die Steuern da. Es haben uns die seinerzeitigen Finanzminister vom eigenen Vermögen genau so wenig gegeben, wie der gegenwärtige Staatssekretär nicht in der Lage ist, das aus eigenem zu decken. Man hat immer nur eine x-prozentige Garantie zugesprochen, hat sich aber nicht daran gehalten und daher ist dieses Projekt heute noch gar nicht in Angriff genommen. Man ist soweit gesunken, daß man das Projekt Lambach—Haag, welche Bahn in das Innviertel hinübergraviert, selbst auf eine Entfernung von 7 Kilometer nicht ausbaut. Das kommt mir so vor, als wenn man hier in diesem großen schönen Saal auf einmal sagen würde, auf diese Entfernung, sagen wir auf einen Razensprung, da darfst du nicht verkehren. Ich finde das sehr einseitig und es würde nicht so viel Kosten verursachen. Die dortigen Bewohner sagen, wir sind gerne bereit, den Grund zu entsprechendem Preise abzugeben, Bargeld verlangen wir nicht, wir nehmen uns die Anteilscheine, die Regierung müßte nur eine bescheidene Unterstützung geben, sowohl Landesregierung wie Staatsregierung. Wir haben in Oberösterreich ein Elektrizitätswerk, die Firma Stern & Hafferl, welche mit einem Drittel des Kapitals sich an dem Ausbau beteiligen möchte; es wären also nur zwei Drittel zu bedecken. Das wäre nicht umsonst, das dürfte sich schon entsprechend bewähren.

Was die weiteren Verkehrsverhältnisse, die Erschwernisse in unserem Postverkehr anbelangt, so

hat schon mein unmittelbarer Herr Vorredner, Herr Nationalrat Paulitsch, darüber gesprochen, wie es mit den Postverhältnissen in Kärnten steht. Glauben Sie denn, daß die Verhältnisse anderswo nicht ebenso sind? Ich könnte Ihnen einige Zuschriften zeigen, in denen ich immer aufgefordert werde, diese Verhältnisse bei Gelegenheit urgieren zu wollen. Deshalb erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen. Ich spreche nicht gerne von meiner Wenigkeit, ich sage das auch nicht aus eigener Initiative, sondern weil ich mit verschiedenen Persönlichkeiten zusammenkomme, die mir gesagt haben: Kröchl, denk dir, acht bis zehn Stunden haben wir zur Post, wann bekommen wir einen Postverkehr? Und es ist hartherzig, wenn da keine Vorsorge getroffen wird, wenn man sieht, daß in anderen Orten die Postbestellung drei-, viermal im Tage erfolgt, während man die Landbevölkerung in den Provinzen nur alle vier, fünf Tage einmal mit einer Zustellung bedient. Seien Sie versichert, ob arm oder reich, Väter, Mütter und Kinder haben draußen dasselbe weiche Gefühl und warme Herz wie vielleicht in Wien die Stadtbevölkerung. Es ist ihnen nicht gleichgültig, wenn sie heute einen Kranken ins Krankenhaus geführt haben und es kommt die Nachricht, sie mögen kommen, der Schwerfranke möchte noch mit seinen Familienangehörigen sprechen und sie erhalten den Brief, wenn der vielleicht schon begraben ist, sie haben ihn nicht mehr bei Lebzeiten besuchen können. Und warum? Weil man nicht dafür gesorgt und nicht das Geld aufgewendet hat, um etwa dem Verkehr ein Auto zur Verfügung zu stellen oder wenigstens denjenigen einen Beitrag zu geben, welche das Postfuhrwerk übernommen haben, damit sie fahren können.

Ich gebe zu, daß an den Grenzen Deutschösterreichs, etwa an der steirischen und Kärntner-Grenze, und auch in Vorarlberg wird es der Fall sein, dort, wo viel über die Grenze geschmuggelt wird, die Fourage, der Hafer, unendlich im Preise gestiegen und auch nicht mehr aufzutreiben ist, so daß die Erhaltung dieser Postfuhrwerke sehr erschwert wird. Aber da muß doch eben in anderer Beziehung etwas geregelt werden, glaube ich wenigstens. Wir müssen doch die steuerzahlende Bevölkerung gleichmäßig behandeln. Denn wenn die hohe Regierung das Recht hat, die Steuern abzufordern, dann hat sie auch die Verpflichtung, die Steuerträger zu berücksichtigen.

Es ist nicht meine Absicht, meine Herren, jemandem nahezutreten, und auch nicht, Sie lange aufzuhalten. Sie werden bemerkt haben, es ist das drittemal, daß ich mir erlaube, hier im Hause zu sprechen, und ich habe Sie nicht lange in Anspruch genommen. Wenn ich heute etwas weiter ausgreife, so geschieht es in dem leidigen Bewußtsein, daß

die Lage es erfordert. Es ist nicht immer die Gelegenheit, den Staatsäckel in Anspruch nehmen zu dürfen. Ist in dieser Richtung im Budget vorgesorgt? Wenn auch die anderen Zweige des Budgets Berücksichtigung finden müssen, wie sie eingeteilt sind, dafür so viel und dafür so viel, etwas abschwächen könnte man die Härten doch. Daß nicht alles geglättet werden kann, leuchtet mir ja ein, aber daß man die großen Schmerzen nicht ein wenig lindern soll, kann ich nicht verstehen. Die Leute draußen haben ja genau dieselbe Last getragen, sie selbst oder ihre Söhne haben im Felde geblutet, sie haben ihr Gut und Blut für das Reich hergegeben, da sollen wir sie nicht so lieblos behandeln. Das, meine ich, sagen zu dürfen.

Auf das Meritorische gehe ich gar nicht ein. Der Herr Berichterstatter Schiegl hat ja mit Ziffern nachgewiesen, in sehr spezifizierter Form, wie die Verhältnisse liegen, wie die Bahntarife gestiegen sind usw. Es wäre überflüssig, es hieße ein Stroh zweimal dreschen, wollte ich darauf eingehen. Aber aufmerksam wollte ich Sie machen, daß es insbesondere im Lande Oberösterreich, das so viel Steuern zu zahlen hat, in diesen Beziehungen noch sehr mies aussieht.

Ich bin ja überzeugt, es liegt nicht im Bereiche der Möglichkeit, bei den heutigen finanziellen Verhältnissen Deutschösterreichs nach Belieben alles zu machen, das können wir ja nicht. Aber das dürfen Sie uns Provinzlern zutrauen, daß wir uns die Sache überlegen und ausrechnen, wenn wir eine Bitte vorbringen. Wir finden aber, daß mit zweierlei Maß gemessen wird. Man vergißt ganz, daß bei uns Verhältnisse sind, welche anders sein könnten. Wenn es nicht anders sein kann, dann bequemt man sich; wenn man sich aber die Überzeugung geholt hat, es könnte anders sein und es wird nicht anders — das verletzt. Wollen Sie nicht ungehalten sein, meine Herren, das ist eine alte Erfahrung. Wir hatten ein großes Vertrauen; je größer aber das Vertrauen ist, desto größer ist dann das Mißtrauen, wenn man getäuscht wird. Wenn man sich keinen großen Hoffnungen hingibt, ist auch das Mißtrauen für die Zukunft nicht so groß, als wenn man alles einsetzt und getäuscht wird. Dann verliert die Bevölkerung das Vertrauen. Es ist nicht so einfach, das Gefühl eines Menschen kann man nicht nach Belieben behandeln. Man muß sich dem Gefühle des Nebenmenschen anpassen, um mit ihm in Verkehr zu kommen. Daß dies nicht geschieht, hat teilweise verschuldet, daß draußen alles schwierig wird. Es wird so manches gesagt, geschrieben und gemacht, was vielleicht nicht sein sollte. Aber das wirtschaftliche Leben, welches dormalen obwaltet, bedingt dies. Hier muß ausgeglichen und beruhigend auf die diversen Stände gewirkt werden, von unten hinauf, oder von oben

herunter, das ist mir gleich. Man muß das so anfangen, daß man die berechtigten Wünsche eines jeden Standes im Auge behält. Wenn wir uns dazu aufraffen und es tun, dann, glaube ich, hat man etwas Gutes getan. Man müßte die Bevölkerungsschichten überzeugen, daß es nicht anders möglich ist. Denn große Versprechungen allein werden kaum den hungrigen Magen befriedigen.

Ich will Sie nicht weiter belästigen. Ich möchte nur gebeten haben, man möge sowohl von den Staatsämtern wie auch von den Vertretungskörpern aus das in Anregung gebrachte Projekt und die diversen anderen Projekte in Salzburg, Kärnten, Steiermark, Tirol, Ober- und Niederösterreich in Angriff nehmen. Ich bin sehr gerne bereit, mein Scherflein dazu beizutragen. Überall, wo es notwendig ist, muß man Handel und Verkehr wieder auf die Beine bringen, damit man jene Stände, die Steuer zu zahlen in der Lage sind, unterstützen. Denn wenn man das unterbindet, bin ich neugierig, woher die Staatssekretäre die Zahlungen machen sollen, wenn die Einnahmen erlahmen. Ich danke Ihnen vielmals für Ihre Aufmerksamkeit. (Beifall.)

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Fohringer.

Abgeordneter Fohringer: Hohes Haus! In der Gruppe „Verkehr“ ist es ganz gewiß von außerordentlicher Bedeutung, wenn auch über die Wichtigkeit des modernsten Verkehrsmittels der letzten Jahrzehnte, über das Automobilwesen, einige Worte verloren werden. Wir wissen, daß ein großer Teil der Bevölkerung nicht gerade mit Sympathie jenem wichtigen Verkehrsmittel gegenübersteht. Besonders die Straßenwärter, die Fußgänger auf der Straße und die Radfahrer, die das zweifelhafte Vergnügen haben, hinter einem Automobil in eine Staubwolke zu kommen, rufen nicht gerade die besten und seligsten Glückwünsche zur Weiterreise nach. Aber trotzdem dürfen wir nicht behaupten, daß die Schuld an dem Automobil, an dem Verkehrsmittel liegt, sondern sie liegt am Verkehrsobjekt, unter dem wir gegenwärtig so ungeheuer viel zu leiden haben.

So wie alles während der ungeheuer langen Dauer des Krieges furchtbaren Schaden gelitten hat, so ist es besonders mit den Verkehrsstraßen, namentlich mit jenen Straßensträngen, welche einer sehr starken Frequenz unterliegen. Ich will besonders von der Wien—Triesterstraße sprechen. Wir kennen zwei Systeme in dem Aufbau und in der Erhaltung der Straßen. Das eine System ist das sogenannte Flicksystem, das andere System das sogenannte Decksystem. Das Flicksystem besteht darin, daß alljährlich in den Herbstmonaten, oft auch in

den Frühjahrsmonaten durch die Straßenwärter für eine größere Beschotterung der Straße gesorgt und so durch Beseitigung der Winterchäden ein halbwegs normaler Zustand der Straßen hergestellt wird. Wir haben Beweise dafür, daß an jenen Strecken, wo nur das Flicksystem zur Anwendung kommt, die Staubbentwicklung und die Beeinträchtigung der Straßenstränge eine weit größere ist als in jenen Strecken der Straßen, die nach dem sogenannten Decksystem mit Straßenwalzen bearbeitet werden. Beim Ausbruch des Krieges ist nicht nur eine ganze Reihe der tüchtigsten Straßenwärter einberufen worden, sondern man hat auch die Arbeitsmittel, besonders die Straßenwalzen, für den Krieggebrauch herangezogen. So ist es gekommen, daß heute beim Ausbau der Straßen ein ungeheurer Mangel nicht nur an Arbeitskräften, sondern auch an Arbeitsmitteln vorhanden ist. Wird eine Straße nach dem sogenannten Decksystem hergerichtet, so kann garantiert werden, daß in den nächsten vier bis fünf Jahren nach Vollendung der Arbeit nur ganz kleine teilweise Reparaturen notwendig sind, wogegen bei dem sogenannten Flicksystem alljährlich zweimal eine ganz bedeutende Aufwendung von Arbeitsmitteln und Arbeitskräften notwendig ist.

Ich möchte besonders darauf hinweisen, daß auch in bezug auf die Erhaltungsmöglichkeit der Straßen ein Unterschied besteht. Wenn wir die aufgewendeten Mittel in Betracht ziehen, finden wir, daß die Straßenstränge von Niederösterreich mit einem bedeutend höheren Kostenaufwand errichtet wurden als die Straßenstränge der übrigen Alpenländer. Es ist klar, daß das Decksystem für Niederösterreich viel wichtiger ist als für die übrigen Alpenländer, weil ja der Verkehr in der unmittelbaren Umgebung Wiens ein bedeutend höherer ist als in der Provinz.

Offenungeachtet sehen wir, daß schon in der Gruppe XII, Handel und Gewerbe, die Ausgaben im wesentlichen nicht im geringsten mit dem in Einklang stehen, was heute notwendig ist, um dieses wichtige Verkehrsobjekt wieder instand zu setzen. Nach den Anschauungen erfahrener Arbeiter ist anzunehmen, daß, um die Straßen wieder in den Zustand zu versetzen, in welchem sie sich vor dem Kriege befunden haben, pro Kilometer etwa 50 bis 60 Kubikmeter Schotter notwendig wären. Durch eine solche Beschotterung würden die Schäden, die die Straßen erlitten haben, wieder halbwegs ausgeglichen und unsere Verkehrswege für alle wichtigen Verkehrsmittel wieder fahrbar gemacht. Es liegt gewiß im Interesse des Verkehrs, aber auch im Interesse der Gesundheit unserer Bevölkerung, daß die Straßen in einen Zustand gebracht werden, der für beide Teile nur von Vorteil wäre; denn nicht nur im Interesse der Bevölkerung, sondern ganz gewiß auch mit Rücksicht auf die Beschädigungen der Autos,

im Interesse der Herabminderung des Gefahrenprozentfuges für die Chauffeure ist es gelegen, die Herstellung der Straßen zu ermöglichen.

Was unsere Autoindustrie anbelangt, so sind wir leider durch den Krieg ins Hintertreffen gekommen. Unsere Autoindustrie in Österreich hat ganz schöne Ansätze zu verzeichnen gehabt und es muß gesagt werden, daß auch ganz hervorragende Arbeitskräfte, sei es technisches, sei es manuelles Personal, in der Autoindustrie in Österreich tätig sind, so daß sich Österreich mit seinen eigenen Marken ganz gut auf dem Weltmarkt sehen lassen kann. Es ist daher gewiß notwendig, nicht nur mit Rücksicht auf das Ausland, sondern auch mit Rücksicht darauf, daß wir leider in Österreich in vielen Gebieten infolge der Armut des Staates, die uns der Krieg verursacht hat, wichtige Verkehrsstrecken mit Eisenbahnen nicht versehen können, in allen Provinzen — ich glaube, auch in einzelnen Teilen von Niederösterreich — noch gewisse Verkehrsgebiete wenigstens für den Autopostverkehr oder den Autopersonenverkehr einzurichten.

Auf diesem Gebiete treten merkwürdige Erscheinungen mitunter zutage. Ich will darauf verweisen, daß es nicht gut angeht, wenn in bezug auf die Fahrkosten von Personen, die nicht aus luxuriösen Gründen, sondern aus zwingenden Ursachen Automobile zu benutzen verhalten sind, vollkommene Freiheit existiert. Beim letzten Eisenbahnstreik, an dem uns Sozialdemokraten ganz gewiß nicht irgendeine Schuld beigemessen werden kann, wurde ich als Augen- und Ohrenzeuge in die Lage versetzt, beobachten zu können, daß auf der Strecke Wien—Graz eine Fahrt im Auto um 9 Uhr vormittags noch mit 16.000 K berechnet wurde, während man gegen Mittag, gegen 12 oder 1 Uhr, schon 26.000 bis 30.000 K verlangte. Ja einzelne Chauffeure — einen habe ich selbst gehört — haben gleich ihr ganzes Auto angetragen, damit die Personen, die nach Hause mußten, nach Hause kommen könnten. Wenn der Streik noch drei Wochen länger gedauert hätte, hätte man nicht nur die Autos, sondern vielleicht auch die Chauffeure mit dazu kaufen können.

Hier muß eine bestimmte gesetzliche Regelung eintreten, denn es hängt bei der heutigen geschäftlichen Lage, bei derartigen Verhältnissen der Erfolg eines Unternehmens oft von Stunden ab. Das liegt auch im Interesse der Arbeiterschaft, deren Interessen oft gefährdet werden, was dann nur durch ein geschicktes Eingreifen einzelner Personen zur geeigneten Stunde verhindert werden kann.

Daher liegt es im allgemeinen Interesse, daß wir dem Autoverkehr unser größtes Augenmerk zuwenden, wenn wir sehen, daß Gebiete vorhanden sind, in denen von Bahnbauten noch längere Zeit keine Rede sein kann. Das ist nicht nur vom Stand-

punkte des Verkehrs, sondern auch vom Standpunkte des Transports sehr wichtig.

Die geologischen Untersuchungen haben ergeben, daß besonders in Steiermark Kohle, Erze und andere für die Volkswirtschaft sehr hochwertige Mineralien vorhanden sind, doch mangelt es überall an Verkehrswegen. In der angenehmen Erwartung, daß das Staatsamt dem Verkehrsweisen auch nach dieser Richtung hin die gebührende Aufmerksamkeit zuwenden wird, glaube ich schließen zu können. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident **Hausler** (der während der vorstehenden Rede den Vorsitz übernommen hat): Zum Worte hat sich gemeldet der Herr Staatssekretär für Verkehrsweisen Paul; ich erteile ihm das Wort.

Staatssekretär für Verkehrsweisen **Paul**: Hohes Haus! Das Verkehrsweisen, dessen Vorschlag ich hier zu vertreten berufen bin, bildet in seiner großen Ausdehnung einen finanziell außerordentlich ins Gewicht fallenden Teil unserer Staatswirtschaft und berührt die Interessen der Allgemeinheit sowie des einzelnen in hohem Maße. Es berührt aber diese Interessen des einzelnen ohne Rücksicht auf die Parteizugehörigkeit und ich kann daher meiner tiefsten Überzeugung nur dahin Ausdruck geben, daß ich es als meine besondere Aufgabe ansehe, nur wirtschaftliche, nicht parteipolitische Momente in der Verwaltung meines Ressorts zur Wirksamkeit gelangen zu lassen. Ich habe als Beamter und nicht als Politiker die Führung des Ressorts übernommen und ich habe mich bemüht, diesen Standpunkt nach jeder Richtung hin zu wahren. Ich bitte, mir daher zu gestatten, daß ich meine heutigen Ausführungen lediglich von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus dem hohen Hause mitteile.

Was speziell die Eisenbahnen betrifft, welche in staatlichen Verkehrsweisen nach wie vor den wichtigsten Betrieb darstellen, so werden diese durch die allgemeine Ungunst der Verhältnisse, den wirtschaftlichen Tiefstand mit allen seinen Folgen besonders nachteilig beeinflusst. Hierzu kommt, daß die Republik Österreich entsprechend ihrer territorialen Gestaltung aus dem Bereiche der ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen ein ohne Rücksicht auf den wirtschaftlichen Zusammenhang herausgerissenes Liniennetz übernommen hat, das zum großen Teile wenig rentable und in Ansehung der Erhaltung kostspielige Linien umfaßt und mit einem verhältnismäßig zu großen Verwaltungsapparat ausgestattet ist.

Alle diese ungünstigen Verhältnisse finden naturgemäß ihren finanziellen Niederschlag in der Ertragsrechnung der österreichischen Staatsbahnen, welche für das Verwaltungsjahr 1919/20 nach Einbeziehung der im III. Nachtrage gestellten Anforderungen präliminarmäßige Ausgaben im

Gesamtbeträge von 1940 Millionen Kronen nachweist, denen veranschlagte Einnahmen von nur 1759 Millionen Kronen gegenüberstehen.

Der Abgang berechnet sich demnach mit 181 Millionen Kronen und macht unter Hinzurechnung des mit 66 Millionen Kronen bezifferten Erfordernisses für den Schuldendienst einen Staatszuschuß von 247 Millionen Kronen erforderlich.

Diese Ziffern geben jedoch nur das präliminarmäßige Bild; von der wirklichen Gebarung wird dieses wohl noch insofern nicht unerheblich abweichen, als insofern nicht unerheblich abweichenden Betriebschwierigkeiten das Einnahmenergebnis unter dem veranschlagten Betrage zurückbleiben wird und das Ausgabenerfordernis wegen der auch in jüngster Zeit wieder notwendig gewordenen Bezugsaufbesserungen für das Personal und der fortgesetzten Steigerung der Materialpreise noch immer anwächst.

Wenn nun auch dieses Ergebnis insbesondere im Hinblick auf die durch die Tarifierhöhungen erfolgte Belastung der Volkswirtschaft gewiß kein befriedigendes ist, so sei mir doch gestattet, darauf zu verweisen, daß die österreichischen Staatsbahnen damit das Schicksal der Bahnen aller Nachbarländer teilen, welche überall zum Teil noch weit erheblichere Gebärungsabgänge aufweisen.

Dieses leider recht unbefriedigende Ergebnis im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung ergibt sich ungeachtet der mehrfachen im Laufe des Jahres gezwungenermaßen durchgeführten linearen Erhöhungen der Tarife der österreichischen Staatsbahnen.

Die Staatseisenbahnverwaltung konnte sich zu diesen in das Wirtschaftsleben tief eingreifenden Tarifmaßnahmen nur in der Erwägung entschließen, daß es sich hierbei nur um einen vorübergehenden Tarifzustand handle. Die Vorarbeiten für den Entwurf eines neuen, den geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs angepassten Gütertarsifs der österreichischen Staatsbahnen waren in dem Zeitpunkte der letzten mit Wirksamkeit vom 16. April 1920 durchgeführten linearen Tarifierhöhung bereits abgeschlossen und hätte die Beratung dieses Entwurfes im Schoße der berufenen Interessentenvertretungen und wirtschaftlichen Zentralstellen in der nächsten Zeit erfolgen sollen.

Dieser Entwurf, der im Hinblick auf die letzte Tarifierhöhung einer gründlichen Umarbeitung unterzogen werden mußte, wird noch im Laufe dieses Monats zur Besprechung gelangen und ist der Beginn der Besprechungen mit den Interessenten für Mitte Juni in Aussicht genommen.

Nach Abschluß dieser Beratungen werde ich mir gestatten, dem hohen Hause dieses Tarifprojekt vorzulegen, da mit Rücksicht darauf, daß der Entwurf eine Abänderung der Tarifgrundlagen der österreichischen Staatsbahnen beinhaltet, nach dem

Gesetze vom 13. April 1920, St. G. Bl. Nr. 180, die Einführung des neuen Tarifs an die Zustimmung der Nationalversammlung gebunden ist. Ich darf es daher vorläufig unterlassen, über diese Angelegenheit weitere Ausführungen zu machen.

Im Interesse der Erleichterung des Reise- und Güterverkehrs mit dem Ausland ist das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung unausgesetzt auf die Einführung direkter Fahrpreise und direkter Frachtsätze gerichtet. Wenn auch diese Bestrebungen mit Rücksicht auf die entgegenstehenden valutarischen Schwierigkeiten bisher ein greifbares Ergebnis nicht gezeitigt haben, so ist in der letzten Zeit, was den Verkehr mit Triest betrifft, ein wesentlicher Fortschritt dadurch zu verzeichnen, daß bei den Verhandlungen in Rom die beiderseitigen Regierungen die Notwendigkeit der ehesten Erstellung direkter Personen- und Gütertarsife ausdrücklich anerkannt und ihre Einflussnahme auf die Einführung solcher Tarife zugesichert haben.

Indem ich mir nun gestatte, auf die einzelnen Zweige des staatlichen Eisenbahnbetriebes des näheren einzugehen, beginne ich mit der Personalarwirtschaft. Sie ist in der letzten Zeit etwas durchsichtiger, ihre Führung sicherlich aber nicht leichter geworden. Klarer insofern, als die Bediensteten deutscher Volkszugehörigkeit, die von den Neustaaten des Dienstes enthoben und von uns in vorläufige Verwendung genommen worden waren, nunmehr größtenteils bei uns auch tatsächlich Dienstposten erhalten haben, klarer auch insofern, als neue Dienstenthebungen deutscher Bediensteter durch die Nachfolgestaaten unterbleiben. Die Übernahmeaktion kann daher als nahezu abgeschlossen betrachtet werden. Die Zahl der übernommenen Bediensteten betrug am 31. Dezember 1919 insgesamt 2734 Bedienstete gegenüber einem Stande von 40.000 festgestellten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

Eine endgültige Übernahme dieser Bediensteten in die Dienste der Republik hat bis heute — 1½ Jahre nach der Auslösung des alten Staates — noch immer nicht stattgefunden und kann erst erfolgen, bis auch die endgültige Übernahme der Staatsbediensteten im engeren Sinne für alle einzelnen Zweige des Staatsdienstes einheitlich geregelt sein wird. Begreiflicherweise empfinden die Bediensteten diese langandauernde Unsicherheit überaus drückend und ich würde daher sehr lebhaft wünschen, werde alles daran setzen und fühle mich hier vollkommen eins mit dem Herrn Abgeordneten Paullitsch, daß der Wunsch dieses Teiles unserer Volksgenossen, die nach dem Zusammenbruch oft sehr schwere Drangsale durchzumachen hatten, sich möglichst bald und rasch erfülle. (*Bravo!*)

In diesem Zusammenhange möchte ich auch bemerken, daß wir mit den Neustaaten wegen Rückübernahme einzelner von ihnen enthobener und von uns in Verwendung genommenen deutschen Bedien-

fieten in Unterhandlung stehen. Viele von ihnen, insbesondere solche, die in deutschen Gegenden des heutigen Neugauslandes gelebt haben, hängen innig an der alten Heimat und haben den lebhaften Wunsch, in diese wieder zurückzukehren.

Verhandlungen darüber sind fast mit allen Nachfolgestaaten eingeleitet. Sie stehen, insbesondere was die mit dem tschecho-slowakischen Eisenbahnministerium gepflogenen betrifft, recht günstig.

Die Personalwirtschaft ist auch insofern etwas klarer geworden, als die Pensionierungen auf Grund der sogenannten Nichtlinien und des Pensionsbegünstigungserlasses nunmehr durchgeführt sind. Es wurden in der Zeit vom 1. November 1918 bis Ende April 1920 in den Ruhestand versetzt: 675 Beamte, 797 Unterbeamte und 964 Diener, zusammen 2436 Bedienstete. Außerdem fielen durch Tod 631 Bedienstete und durch Entlassung oder freiwilligen Austritt 153 Bedienstete, zusammen 3220 Bedienstete, das ist fast zehn Prozent des Gesamtstandes, ab. Es ist insofern dem Wunsche nach stärkerer Reduzierung nach Möglichkeit Rechnung getragen worden.

Ich will mich hier nicht in große Erörterungen diesbezüglich einlassen, möchte aber doch meinem Zweifel Ausdruck geben, ob gerade immer diese außerordentlich raschen Pensionierungen im Interesse einerseits des Personals, andererseits der Verwaltung liegen. Ich glaube, die Sache hat zwei Seiten und es ließe sich darüber noch einiges reden. *(Zustimmung.)*

Die Frage, ob wir zahlenmäßig mit genügend Personal versehen sind oder nicht, ist im allgemeinen dahin zu beantworten, daß Überschüsse nur im Zentraldienste der Staatsbahndirektion Wien Nordost bestehen, die durch die Zusammenlegung der einst für einen weit größeren Linienbereich ausgestatteten Nordbahn und Nordwestbahn sowie der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft entstanden sind und einigermaßen auch an Bauingenieuren, was auf die erzwungenermaßen überaus geringe Bautätigkeit zurückzuführen ist.

Im übrigen entspricht der Stand auf der Strecke ungefähr dem Bedarfe und ich kann nicht zugeben, daß ich auf der Strecke im Exekutivdienste zu viel Personal nach den gegenwärtigen Verhältnissen besitze. Eine weitere Einengung dieses Personales würde eine Überlastung desselben unbedingt nach sich ziehen. An Fahrdienstleitern und an Maschineningenieuren besteht sogar ein ausgesprochener Mangel.

Es könnte nun allerdings gesagt werden, daß der Bedarf an der einen Stelle durch die Überschüsse an anderer Stelle zu decken sei. Die Durchführung dieses natürlichen Ausgleichs stößt aber auf die gleichen Schwierigkeiten, mit denen über-

haupt die Personalpolitik der obersten Zentralstellen seit längerer Zeit auf das schwerste zu kämpfen hat.

Es ist der große Wohnungsmangel, der es dem verletzten Bediensteten fast unmöglich macht, am neuen Dienstort eine Wohnung zu finden, die überaus hohen Kosten und Gefahren einer Übersiedlung und wohl auch die Wirkungen der allgemeinen Abschlußbestrebungen, die sich bereits auch in meinem Ressort fühlbar zu machen beginnen.

Bei einem Versuche, die zahlreichen Beamten der früheren Direktionen der Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft unterzubringen, tritt noch erschwerend hinzu, daß es sich zumeist um ältere Beamte in höheren Rängen handelt, die sich dem Ende ihrer Dienstzeit nähern und naturgemäß für den Außendienst körperlich nicht mehr geeignet sind.

Im Rahmen der Personalausführungen muß ich mit besonderer Genugtuung der von den Bediensteten im Juni vorigen Jahres zum ersten Male gewählten Personalvertretungen — des Zentralausschusses für das Staatsamt für Verkehrswesen, der Personalausschüsse für je einen Direktionsbereich und der Vertrauensmännerausschüsse für jede einzelne Dienststelle — gedenken, welche eine überaus rege Tätigkeit entfalten, in der sie in jeder Richtung zu unterstützen ich und meine Beamten aufs lebhafteste bestrebt sind.

Von der Auffassung geleitet, daß die immer wieder hervortretenden Wünsche des Personals nach Bewilligung von Bezugsaufbesserungen sich mit dem Bedürfnisse nach einer durchgreifenden Änderung des gesamten Besoldungswesens begegnen, ist die Ausarbeitung einer solchen Besoldungsneuregelung für die Staatsbahnbediensteten, die auf Grundlage der Besoldung nach der Verwendung und der leichteren Aufstiegsmöglichkeit tüchtigerer Bediensteter in höhere Verwendungsgruppen aufgebaut werden soll, in die Wege geleitet. Der Entwurf wird gegenwärtig mit den Personalvertretungen beraten. Die Verhandlungen sind ziemlich weit gediehen. Nach Einholung der Zustimmung des Finanzamtes wird die bezügliche Gesetzesvorlage eingebracht werden.

Um den Staatsbahnbediensteten aber schon derzeit eine entsprechende Aufbesserung ihrer Bezüge zuteil werden zu lassen, wurden ihnen in Anlehnung an die den Zivilstaatsbediensteten durch das Besoldungsübergangsgesetz und die beiden Nachträge gewährten Bezugserhöhungen unter Berücksichtigung der im Staatseisenbahndienste vorliegenden besonderen Verhältnisse analoge Bezugsaufbesserungen bewilligt.

In Anlehnung hieran wurde auch den Tagelohnbediensteten eine Erhöhung ihrer Tagelohnbezüge zuerkannt; hinsichtlich der Teuerungszuwendungen — Teuerungszulage, Kinderzulagen und

gleitende Zulage — sind die Taglohnbediensteten den festangestellten Bediensteten nunmehr vollständig gleichgestellt.

Die Mitwirkung des Zentralausschusses der Personalvertretung wurde auch mehrfach mit Erfolg in Anspruch genommen zur Beilegung der sogenannten Terrorfälle.

Ich meine damit jene Vorkommnisse unter dem Personal, die aus dem unduldsamen Vorgehen von Bediensteten einer Organisation gegen Angehörige einer anderen Organisation entstehen und die nur zu leicht geeignet sind, nicht nur örtliche Betriebsstörungen hervorzurufen, sondern auch einen ganzen Dienstbetrieb lahmzulegen. Ich habe bereits im Mai vorigen Jahres einen Appell an das Personal gerichtet, mit dem ich es aufforderte, die Grundsätze der politischen Meinungsfreiheit hochzuhalten und keinen Mitbediensteten in der Ausübung seiner politischen Rechte einzuschränken.

Weiters habe ich im Oktober den Direktionen die Weisung gegeben, die Beilegung von Streitigkeiten, die unter den Bediensteten aus der Nichtbeachtung der vorgenannten Grundsätze entstehen sollten, im Einvernehmen mit der Personalvertretung auszutragen und, falls die Austragung nicht gelingen sollte, dem Staatsamte zur Entscheidung vorzulegen, das bei seiner Schlussfassung im Einvernehmen mit dem Zentralausschusse der Personalvertretung vorgehen wird.

Ich kann hier wohl mit Befriedigung feststellen, daß es in Anbetracht der oft großen politischen Spannungen, die vor allem in kleinen Orten das Berufs- wie das Privatleben jedes einzelnen tief berühren, im großen und ganzen bisher gelungen ist, Zwistigkeiten unter dem Personal, einen so bedrohlichen Charakter sie in einzelnen Fällen auch angenommen haben mögen, ohne wesentliche Störung des Betriebes beizulegen; ich brauche hierbei nur auf die Austragung der Vorfälle bei den Hauptwerkstätten Knittelfeld und St. Pölten sowie beim Bahnbetriebsamte Bludenz hinzuweisen, die in einer alle Parteien befriedigenden Weise erfolgte und auch zum Teil den Mitgliedern des hohen Hauses bekanntgegeben worden ist.

Es ist zu erhoffen, daß dank der Einsicht des Personals und dem Zusammenwirken von Verwaltung und Personalvertretung ein Übergreifen des politischen Kampfes auf den Betrieb immer mehr vermieden werden wird.

Die Neuordnung des gesamten Verkehrswesens von dem derzeitigen Zustande der einfachen Aneinanderreihung der verschiedenen Verkehrszweige zu einem harmonischen, ineinandergreifenden Ganzen erachte ich als ein Gebot dringendster Notwendigkeit. Gleichwohl bin ich leider gezwungen, festzustellen, daß die hierzu als Voraussetzung notwendige Klarheit hinsichtlich der einschlägigen außenpolitischen

Fragen der neuen Verfassung sowie der künftigen Verwaltungsgrundsätze dermalen völlig mangelt, sohin die Grundsteine fehlen, ohne die jede Organisation auf Sand gebaut wäre.

Es erübrigte sohin nichts anderes, als im Rahmen der gegenwärtigen Möglichkeiten und ohne der gesamtstaatlichen Neuordnung vorzugreifen, den Abbau des Verwaltungskörpers durchzuführen, der infolge der Einbeziehung des Post-, Telegraphen-, Schiffs-, Kraftfahr-, Luftfahr- und Fremdenverkehrswesens in den Zuständigkeitskreis des Staatsamtes für Verkehrswesen eine sehr bedeutende Erweiterung erfahren hat.

So wurden im laufenden Verwaltungsjahre hinsichtlich des eisenbahndienstlichen Teiles der staatlichen Verkehrsverwaltung bisher: eine Sektion, zwei Revisionsgruppen, neun Departements des Staatsamtes für Verkehrswesen, die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, zwei Abteilungen des Tarifstellungs- und Abrechnungsbüros und die Nordbahn- und Nordwestbahndirektion sowie die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft aufgelöst.

An Stelle der drei aufgelösten Direktionen wurde eine Direktion Wien-Nordost errichtet. Ich werde mich in dieser Richtung weiter bemühen.

Schließlich steht nicht nur die Wiederherstellung des Wirkungskreises der Staatsbahndirektionen, wie er vor dem Kriege bestanden, unmittelbar bevor, sondern noch eine wesentliche Erweiterung dieses Wirkungskreises durch Hinausgabe bisher dem Staatsamte für Verkehrswesen vorbehaltenen Angelegenheiten, wodurch infolge Ausschaltung einer höheren Instanz eine bedeutende Verringerung der Geschäfte des Staatsamtes und eine wesentliche Erleichterung und Beschleunigung im Parteienverkehr eintreten wird. Die Hauptorganisation werde ich wohl aufgeben müssen, bis, wie gesagt, die ganze Verfassungs- und Verwaltungsfrage einer eingehenden Regelung unterzogen worden ist.

Den bestimmendsten Einfluß auf den gesamten Eisenbahnverkehr, sowohl hinsichtlich seines Umfanges, als auch seiner Wirtschaftlichkeit üben auch derzeit noch immer die Kohlenbeschaffung und der zur Verfügung stehende Wagenpark aus. Die weitgehenden Verkehrseinschränkungen, die wegen des katastrophalen Kohlenmangels seit dem Frühherbst des Vorjahres wiederholt und mit längerer oder kürzerer Dauer durchgeführt werden mußten, sind allbekannt. Zumal die weitgehenden Einschränkungen im Güterverkehre konnten geraume Zeit hindurch nicht aufgehoben werden und es war unmöglich, den heimischen Anforderungen auch nur halbwegs zu entsprechen. Verschärft wurde die Lage noch dadurch, daß der größte Teil unserer Lebensmittel aus dem Auslande bezogen und mit der Bahn zugeführt werden mußte.

Erst allmählich hat sich die Kohlenversorgung der Staatsbahnen infolge der mit der tschechoslowakischen Republik im Jänner getroffenen Abmachungen und der in letzter Zeit von der Plebiszitkommission in Oberschlesien verfügten Maßnahmen etwas erträglicher gestaltet.

Durchschnittlich wurden die Vertragsmengen der Staatsbahnen seit 1. Jänner 1920 von der tschechoslowakischen Republik mit 55 Prozent für Stein- und 95 Prozent für Braunkohle, von Deutschland mit 71 Prozent und im Inland mit 87 Prozent aufgeliefert.

Das allgemeine Aufsteigen der Förderung in fast allen Revieren läßt eine weitere Besserung des Zustandes erhoffen.

Sofort nach Eintreffen der erhöhten Kohlenmengen — es war dies gegen Ende April — wurde an eine Ausgestaltung des Verkehrs geschritten.

Vor allem wurden jene Güter zugelassen, die für die Allgemeinheit von Wichtigkeit sind.

Der Frühjahrsanbau wurde durch Freigabe von Düngemitteln, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten gefördert. Der einsetzenden Bautätigkeit wurde durch erhöhte Beförderung von Baumaterialien aller Art, besonders Zement, Ziegel usw. Rechnung getragen.

Die weitere Ausgestaltung unseres Güterverkehrs wird schrittweise vorgenommen. Allerdings werde ich insoweit wieder gewissen Schwierigkeiten zu begegnen haben, als in nächster Zeit größere Mengen von Lebensmitteln zu befördern sein werden und durch diese bevorzugten Sendungen ein nicht unbedeutender Teil der Bahndienstlohn- und des Wagenparkes beansprucht wird.

Der ständig anwachsende Verkehr nach Italien drängte insbesondere zur Eröffnung neuer Verkehrswege, um so mehr als der Durchzugsverkehr nach Triest über die Südbahn wiederholt wegen des Ausstandes der Eisenbahnbediensteten in Südslawien, dann wegen der südslawischen Absperungsmaßnahmen infolge der Notenabstimmung und des schwierigen Zolldienstes den Anforderungen nicht entsprechen konnte. Es ist nun bereits gelungen, den Weg über Innichen in erhöhtem Maße zur Entlastung des Weges über Tarvis heranzuziehen.

Ebenso hoffe ich, daß die Wiedereröffnung der Bahnlinie über Klagenfurt, die seit dem Umsturze unterbrochen war, sich nun unmittelbar vollziehen wird. Ist diese Möglichkeit gegeben, so werden wir schon in allernächster Zeit einen Teil unserer Lebensmittel von Triest über diesen Weg leiten können und es ist zu hoffen, daß er auch bald für den allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht werden kann. *(Bravo! Bravo!)*

Schon etwas früher, ungefähr Mitte Februar, wurde damit begonnen, die so empfindlichen Be-

schränkungen im Personenverkehr zu erleichtern. Zunächst wurde daran geschritten, den bis dahin nahezu vollständig eingestellten Schnellzugverkehr allmählich wieder auszugestalten. Nach einer beinahe zehnwöchigen Pause wurden die Tages Schnellzüge zwischen Wien und Berlin über Gmünd—Prag anfangs zweimal, später dreimal wöchentlich wieder eingeführt.

Es wurden ferner zur Ermöglichung eines rascheren Reise- und Postverkehrs mit den westlichen Ländern Österreichs, ferner mit Italien und der Schweiz Ende Februar zwischen Wien und Feldkirch über Salzburg—Innsbruck zweimal wöchentlich Nachtschnellzüge mit Wagen I. und II. Klasse in Verkehr gesetzt und es gelang, durch die Ausgabe von Platzkarten den größten Unzukömmlichkeiten, die sich im Vorjahre bei diesen Zügen infolge ihrer Überfüllung ergeben haben, entgegenzutreten. Seit Anfang Mai verkehren die Feldkircher Schnellzüge zweimal wöchentlich. Sie haben unmittelbaren Schnellzugsanschluß nach Bregenz und Personenzugsanschluß nach der Schweiz.

Die Südbahn hat Ende Februar neue, sogenannte Expreßzüge zwischen Wien und Triest über Laibach eingeführt, die zweimal wöchentlich, seit jüngster Zeit dreimal wöchentlich verkehren.

Die im Jänner und Februar einmal wöchentlich geführten Tages Schnellzüge zwischen Wien—Südbahnhof und Tarvis über Leoben—Klagenfurt—Verbindung mit Triest und Rom — verkehren seit März dreimal wöchentlich.

Im Einvernehmen mit den ungarischen Staatsbahnen wurden anfangs April neue Durchgangszüge mit Platzkarten zwischen Wien und Budapest über Bruck eingeführt. Diese Züge führen Wagen I. Klasse und Speisewagen und verkehren dreimal wöchentlich.

Mitte April folgte die Einführung täglicher Durchgangszüge Wien—Ostende (—London) über Passau—Nürnberg—Frankfurt—Köln mit einer Abzweigung von Köln nach Amsterdam und Rotterdam (—Haag). Die Fahrt Wien—London dauert bei Benutzung dieser Züge 48 Stunden. Auch hier besteht die Einrichtung der Platzkarten und sind durchlaufende Wagen Wien—Ostende, Wien—Holland, ferner Speisewagen in den bei Tag und Schlafwagen in den bei Nacht durchfahrenen Strecken, eingestellt. Es ist also der Weltverkehr wieder in einer gewissen Weise eingeschaltet und es ist ja diesbezüglich zu erwarten, daß wir auch hier in nächster Zeit weitere Verbesserungen vornehmen können.

Ein weiteres Bestreben geht dahin, den im Sommer wieder beginnenden Reiseverkehr nach Kurorten, Bädern und den wichtigsten, unter den heutigen Verhältnissen noch erreichbaren Sommerfrischen möglichst zu fördern. Seit 15. Mai werden durchlaufende Wagen zwischen Wien—Südbahnhof und

den slowakischen Bädern Pystian und Trenesin-Tepitz geführt.

Anfangs Juni werden dreimal wöchentlich Bäderschnellzüge zwischen Wien und den westböhmischen Bädern Karlsbad, Marienbad und Franzensbad in Verkehr gesetzt werden. Zur Erleichterung des Verkehrs mit den Heilbädern Badgastein und Hofgastein werden von Anfang Juni an dreimal wöchentliche Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen in der Strecke Wien-Westbahnhof—Böckstein über Salzburg mit Schnellzugsanschlüssen nach Gmunden, Bad Ischl und Bad Aussee geführt werden.

Nachdrückliche und andauernde Bemühungen sind dahin gerichtet, Österreich und im besonderen der Stadt Wien die gebührende Stellung im internationalen Zugverkehr möglichst zu wahren und zu verbessern. Für den Fall, als die Ententestaaten, die bisher von Paris über den Arlberg und Wien nach Warschau verkehrenden Luruszüge, wie dies beabsichtigt ist, auf dem Wege über Straßburg—Eger—Prag—Oberberg ablenken sollten, ist die Einführung neuer Durchgangszüge mit Wagen I. und II. Klasse, Schlaf- und Speisewagen zwischen Wien und Basel über Innsbruck einerseits und zwischen Wien und Warschau mit einer Abzweigung Krakau—Lemberg andererseits mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen vereinbart, so daß dieser vielleicht nicht ganz unbeabsichtigt gegen uns geführte Schlag wieder paralytisiert erscheint. Die Wien-Baseler Züge schließen an bereits verkehrende Schnellzüge Basel—Paris an und werden auch durchlaufende Wagen zwischen Wien und Paris führen.

Voransichtlich wird es auch bald wieder möglich sein, den vor dem Kriege bestandenen Orientexpresszug von Paris nach dem Osten Europas über München—Wien—Budapest auf den alleinlebten Weg zu leiten.

Zur weiteren Verbesserung des lebhaften Reiseverkehrs zwischen Wien und Italien werden noch in der ersten Hälfte Juni neue Nachtschnellzüge mit allen drei Wagenklassen und Schlafwagen von Wien-Südbahnhof nach Tarvis und zurück über Leoben—Klagenfurt—Villach vorläufig zweimal wöchentlich in Verkehr gesetzt werden.

Über Wunsch der tschecho-slowakischen Staatsbahnverwaltung, beziehungsweise auf Grund der Zusicherung der nötigen Kohle werden endlich ab Mitte Juni neue Schnellzüge dreimal wöchentlich zwischen Prag und Triest einerseits sowie Prag und Agram—Belgrad andererseits über Linz—Selztal—Bruck an der Mur—Graz zur Einführung gelangen.

Es wird möglich sein, auch den Personenzugsverkehr auf den Haupt- und Nebenlinien etwas zu verbessern und falls sich die Kohlenversorgung

nicht wieder verschlechtert, soll er in absehbarer Zeit soweit ausgetaktet werden, daß er den notwendigen wirtschaftlichen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden kann. Den Herrn Abgeordneten Thanner möchte ich bitten, dies auch bezüglich der Linie St. Valentin—Steyr zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Eine die Allgemeinheit bisher empfindlich schädigende Verkehrsbehinderung ist durch die mit Gültigkeit vom 16. Mai verfügte Wiederaufnahme des Sonntagsnahverkehrs beseitigt worden, nur möchte ich betonen, daß es zunächst noch nicht möglich sein wird, auch den Fernpersonenzugsverkehr an Sonntagen wieder aufzunehmen. Wir werden beim Nahverkehr bleiben müssen.

Auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes übt aber die Kohlenlage einen schädigenden Einfluß nicht nur durch die mit den Verkehrsbeschränkungen und Verkehrseinstellungen verbundenen Einnahmeverluste, sondern auch dadurch, daß die angelieferten Kohlenförten vielfach minderwertig sind und einen bedeutenden Mehrverbrauch bedingen, ganz besonders aber durch die ganz ungeahnten Preissteigerungen, welche zum Teil auf die Erhöhung der Grubeneisenpreise, zum Teil auf Verteuerung der Frachten und auf Kursschwankungen zurückzuführen sind.

Diese Preissteigerungen betragen vom Zeitpunkt des Kriegsbeginnes auf den laufenden Monat berechnet bei der nordwestböhmischen Braunkohle rund 5600 Prozent, bei der oberösterreichischen Steinkohle rund 8400 Prozent und bei der Ostrauer Steinkohle rund 9300 Prozent. (Hört!)

Noch auf ein Mehrfaches dieser heutigen Kosten berechnet sich die amerikanische Kohle, so daß von amerikanischer Seite erhaltene Offerte bisher trotz des dringenden Kohlenbedarfes nicht angenommen werden konnten.

Was den Fahrpark anbelangt, so wirkt der Umstand noch immer sehr ungünstig auf die Verkehrslage zurück, daß eine ordnungsmäßige Aufteilung des zunächst noch zwischen den Nationalstaaten gemeinsamen Fahrparkes bismun nicht zu erreichen war.

Allerdings hatten die in der seit Oktober tagenden Fahrpark-Aufteilungskommission, von unseren Vertretern gemachten Anstrengungen, die Aufteilung zu fördern, trotz der sich immer wieder ergebenden Schwierigkeiten insofern Erfolg, als die Fertigstellung der notwendigen Unterlagen in allernächster Zeit gesichert ist und die vorläufige Aufteilung eines Teiles der Lokomotiven beschlossen wurde.

Gleichzeitig trägt in Wien das unter dem Voritze eines französischen Ingenieurs tätige „Wagenumlaufkomitee für Mitteleuropa“ zur Lösung wichtiger Fragen bei. Insbesondere wird dort mit den Vertretern der einzelnen Neustaaten über eine gleichmäßige Wagen-

verteilung, zweckdienliche Wagenübereinkommen und eine Reihe sonstiger Maßnahmen beraten, die einen raschen Wagenlauf sichern sollen. Es ist jedoch bisher trotz aller Anstrengungen nicht gelungen, einen nennenswerten Erfolg zu erzielen.

Außerordentlich schädigend wirkt es, daß entgegen der Gepflogenheit, daß die verfrachtende Bahn Wagen beizustellen hat, die Nachbarstaaten dauernd Wagen aus den Beständen der Republik verlangen. Diesen Forderungen mußte nachgegeben werden, da es sich durchwegs um die Heranbringung der für uns dringend notwendigen Lebensmittel und Rohstoffe handelt und nicht zuletzt auch für die Heranbringung unserer Kriegsgefangenen gesorgt werden muß.

Ich erlaube mir diesbezüglich mitzuteilen, daß durch das Vorrücken der Polen in den letzten Tagen 20.000 österreichische Kriegsgefangene frei geworden sein sollen und daß zu deren Heranbringung es notwendig war, 400 Waggons nach Polen zu schicken, weil sonst die Kriegsgefangenen nicht hergeführt werden können.

Die Erfassung der erforderlichen Wagen in Österreich war nur nach weitgehenden Verkehrseinschränkungen im inneren Verkehre möglich. Wagenaushilfen aus den Nachbarstaaten blieben mit ganz wenigen Ausnahmen verjagt. Die Neulieferungen von Fahrzeugen, für welche im Voranschlagsjahre ein Betrag von 143,6 Millionen Kronen vorgesehen ist, waren im Hinblick auf die bedeutenden Schwierigkeiten, mit welchen die Fabriken wegen des Mangels an Rohmaterial aller Art zu kämpfen haben, verhältnismäßig gering.

Auch können weder die bisher angemieteten, noch die in Frankreich gekauften Kohlenwagen, von denen übrigens trotz unseres ständigen Betriebes nicht mehr als 600 übernommen und nach Österreich gebracht wurden, genügen, um Österreich in die Lage zu versetzen, allen Anforderungen kluglos nachzukommen.

Einigermassen wird die Wagen- und Lokomotivwirtschaft auch dadurch beeinflusst, daß die übergroße Beanspruchung des rollenden Eisenbahnmaterials während des Krieges eine derartige Abnutzung des Fahrparke herbeigeführt hat, daß dieser einer durchgreifenden Instandsetzung unterzogen werden muß. Diese kam wegen des Mangels der erforderlichen Ersatzteile und Baustoffe, deren Erzeugung schon in den letzten Kriegsjahren und besonders in der letzten Zeit durch den bei der Industrie bestehenden Kohlenmangel empfindlich behindert wird, nicht mit der gebotenen Intensität ins Werk gesetzt werden. Auch bedingt die Verwendung von Ersatzstoffen verschiedenster Art, insbesondere jedoch von Flußeisen anstatt von Kupfer für die Lokomotivfeuerbüchsen, eine öftere, oftmals länger

währende Ausbesserungsbedürftigkeit der Fahrzeuge, woraus sich zusammengenommen eine erheblich gesteigerte Verhältniszahl in den Reparaturständen gegenüber der Zeit vor dem Kriege ergibt.

Durchschnittlich hat die Reparaturbedürftigkeit der Lokomotiven um mehr als das zweifache, der Personenzüge um etwa das dreifache und der Güterzüge um mehr als das vierfache Ausmaß zugenommen. Angesichts der steigenden Reparaturbedürftigkeit der Fahrzeugen war die Staatsbahnverwaltung von Anbeginn an bemüht, durch Ausgestaltung bestehender und Errichtung neuer Eisenbahnwerkstätten den jeweiligen Ausbesserungsanforderungen gerecht zu werden.

So sind gegenwärtig in Vollendung begriffen die neue Lokomotivmontierung in Knittelfeld mit 28 Ständen, die neue Tenderwerkstätte in Linz mit 32 Ständen, die neue Lokomotivmontierung in Floridsdorf mit 20 Ständen, zusammen mit 80 Lokomotiv- und Tenderständen.

Ferner ist die Erweiterung der Werkstätte in St. Pölten um 100 gedeckte Wagenreparaturstände bereits in einem ihrer Vollendung rasch entgegengehenden Zustande, so daß auch dort dann sofort die Reparaturen mit vermehrter Kraft werden durchgeführt werden können.

Solange diese Erweiterungsbauten nicht im Vollbetriebe stehen, reichen die österreichischen Ausbesserungswerkstätten zur Bewältigung der derzeitigen Ausbesserungsanforderungen nicht aus, obwohl die Werkstätten im Jahre 1919 monatlich bis 1245 Lokomotiven, 2770 Personenzüge, Post- und Gepäckwagen und 11.300 Güterwagen reparierten, eine Leistung, die in Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse gewiß eine ganz respektable genannt werden kann. *(So ist es!)*

Sind somit die bestehenden Werkstatteinrichtungen schon für den eigenen Ausbesserungsbedarf nicht zureichend, so erfahren diese ungünstigen Verhältnisse durch die Österreich im Friedensvertrag auferlegte Verpflichtung zur Durchführung von Instandsetzungsarbeiten am Fahrparke der Nationalstaaten, insofern und insoweit diese Staaten nicht selbst in der Lage sind, in ihren eigenen Werkstätten die Erhaltungsarbeiten zu leisten, eine sehr empfindliche Steigerung.

Nach Maßgabe der Inanspruchnahme unserer Werkstätten für Zwecke der Nationalstaaten sind also in den nächsten Jahren anwachsende Rückstände bei den Ausbesserungsarbeiten am Fahrparke zu besorgen, die nur nach und nach unter Heranziehung der Arbeitsstätten der Privatindustrie werden abgebaut werden können.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat daher auch bereits die Privatindustrie zur Fahrzeugenherstellung herangezogen und mit leistungsfähigen

und für solche Arbeiten entsprechend eingerichteten Werken Ausbesserungsverträge abgeschlossen, ungeachtet der finanziellen Mehrlasten, welche sich dadurch für die Staatsseisenbahnverwaltung ergeben und welche in erster Linie eine Folge sind der erwähnten durch den Friedensvertrag Österreich auferlegten Verpflichtungen zugunsten der Nationalstaaten. Alle getroffenen Maßnahmen zusammengenommen lassen eine glatte Bewältigung auch der zu gewärtigenden Ausbesserungserfordernisse erhoffen, wenn die Einlieferungsverhältnisse der zur Fahrparainstandsetzung erforderlichen Baustoffe und Ersatzteile sich bessern und auch die Arbeitsleistung des Personals, die neben anderen Ursachen auch infolge der Unterernährung desselben gesunken ist, sich wieder steigern wird.

Die Tätigkeit der Verwaltung auf dem Gebiete des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes muß ebenso wegen des Mangels an den erforderlichen Baustoffen als auch insbesondere wegen der maßlosen Verteuerung aller Materialien auf die notwendigsten Arbeiten eingeschränkt werden.

Zur Illustration hierüber möchte ich dem hohen Hause einige Ziffern über die Durchschnittspreise der wichtigsten Baustoffe und die Durchschnittslöhne der Bahnerhaltungsarbeiter vor dem Kriege und der Gegenwart vorführen. Es beträgt der Preis für Schienen das 48fache des Friedenspreises, für Schwellen das 41fache, für Brückeneisen das 80fache, für Ziegel das 71fache, für Zement das 100fache, für Glas das 135fache, also Verteuerungen, bei denen gegenwärtig natürlich von einer wesentlichen Bauarbeit kaum die Rede sein kann. (Zustimmung.)

Unter dem erwähnten einschränkenden Gesichtspunkte wurde die Ausgestaltung des Reihungsbahnhofes Breitenlee, die Erweiterung einer Reihe von Stationen, die Errichtung des Vorbahnhofes in Amstetten, die Güterdienstanlage in Linz und die Ausgestaltung der Zugförderungsanlage in Sträßhof fortgesetzt und die Ausgestaltung des Verschubbahnhofes in Salzburg sowie die Herstellung verschiedener Befehlsvorrichtungen zur Ausrüstung und Bedienung der Lokomotiven in Angriff genommen.

Dem erhöhten Bedürfnisse für die Instandsetzung der Lokomotiven, Personen- und Lastwagen wurde, wie ich bereits erwähnte, durch Fortsetzung der Erweiterung der Werkstätten in St. Pölten, Linz, Knittelfeld, Jedlersdorf und Floridsdorf Rechnung getragen.

Die Einführung der elektrischen Beleuchtung wurde im Hinblick auf die Knappheit der sonstigen Beleuchtungsmittel in einer großen Anzahl von Stationen durchgeführt.

Aus Sicherheitsgründen mußte die einen Aufwand von ungefähr 1.600.000 K erfordernde Rekonstruktion des Hausruktunnels der Strecke Uttwang = Buchheim — Schärding in Angriff genommen werden.

Weiters ist zur Wahrung der Betriebssicherheit die Auswechslung der eisernen Tragwerke der Brücken über die Linzerstraße und der Schönbrunnerallee am Ende des Wiener Westbahnhofes, der Feilbachbrücke und der Leithagrenzbrücke in Angriff genommen.

Um bei der nicht mehr aufschiebbaren Auswechslung der Tragwerke der Steyregger Donaubrücke die bestehenden Stomppfeiler beibehalten zu können, werden gegenwärtig die Mauerwerksanlagen zwecks Auflagerung der neuen eisernen Überbauten unter Anwendung eines besonderen Verfahrens in stand gesetzt.

Aus diesen Gründen war es nicht möglich, dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Thanner nachzukommen und den Bahnhof Garsten einer durchgreifenden Vergrößerung zu unterziehen. Außerdem ist beim Bahnhof Garsten noch folgende Frage zu erwägen.

Der bereits im Jahre 1914 für die Erweiterung des Bahnhofes Garsten aufgestellte Rahmenentwurf mußte wegen der während des Krieges erfolgten Einführung des Kollschemelbetriebes auf der Strecke Garsten — Letten der Steyrtalbahn und die hierdurch notwendig gewordenen Änderungen der Gleisanlage vollständig umgearbeitet werden. Hierzu trat noch die von der Stadtgemeinde Steyr gestellte Forderung auf Weiterführung der derzeit am Bahnhofe Garsten endenden Steyrtalbahn bis in den Bahnhof Steyr, welche Forderung die Ausgestaltung des Bahnhofes Garsten wesentlich beeinflusste.

Die Stadtgemeinde Steyr hat zwar diese letzte Forderung fallen gelassen, hingegen ist die Frage der Weiterbelassung des Kollschemelbetriebes noch nicht geklärt, weshalb die endgültige Fertigstellung des Rahmenentwurfes für den Umbau des Bahnhofes Garsten noch nicht erfolgen kann.

Da die Frage der Weiterbelassung des Kollschemelbetriebes von der Steyrtalbahn abhängig ist, werde ich veranlassen, daß diese Bahngesellschaft uns ehestens ihre bezügliche Schlußfassung bekanntgibt. Dann kann eventuell auch teilweise in Garsten eine Vergrößerung vorgenommen werden.

Auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge waren verschiedene Herstellungen unaufschiebbar geworden. Es wurden im Bereiche der Staatsseisenbahnverwaltung in diesem Verwaltungsjahre 1100 Wohnungen neu geschaffen und außerdem 600 Wohnungen durch Anmietung in bahnfremden Gebäuden den Eisenbahnbediensteten zugänglich gemacht. Im Jahre 1920 wurde die Herstellung von

rund 450 Wohnungen als unabweisliche Notwendigkeit festgestellt; die Bauherstellungen sind vielfach schon eingeleitet, doch ist zu befürchten, daß auch diese Herstellungen sich gegenüber der immer mehr wachsenden Wohnungsnot als zu gering erweisen werden. Die Schwierigkeiten, welche der Staatseisenbahnverwaltung in der Wohnungsfürsorgebautätigkeit durch das ständige Anwachsen aller Preise bereitet werden, möchte ich auch hier durch einige Beispiele sinnfällig erläutern.

Während zum Beispiel eine Kleinwohnung, bestehend aus Zimmer und Küche, in ständigen Gebäuden früher 6000 bis 7000 K gekostet hat, betragen die Baukosten einer solchen Wohnung beim Zerfall der Monarchie ungefähr 20.000 K und erfordern jetzt unter Anwendung aller möglichen Sparmaßnahmen hinsichtlich der Ausführung und Ausstattung einen Aufwand von mindestens 100.000 K für jede Wohnung. (Hört! Hört!) Diese außerordentlichen Preissteigerungen sowie die Notwendigkeit, die Wohnungen so schnell als möglich fertigzustellen, zwingen uns zum Bau von Notwohnungen unter Verwendung von aus alten Baracken rückgewonnenen Baustoffen, die im Vorjahre noch rund 15.000 K gekostet haben und jetzt auch schon einen Aufwand von mindestens 50.000 K erfordern.

Über die Elektrifizierung der Staatsbahnen zu sprechen, hatte ich bereits im Jänner dieses Jahres vor dem Finanz- und Budgetausschuß des hohen Hauses Gelegenheit. Für diese Aktion war im Staatsvoranschlage 1919/20 zunächst ein Betrag von 60 Millionen Kronen eingestellt, der infolge der eingetretenen Preissteigerungen durch die eingebrachten Nachtragsvoranschläge auf den Betrag von 95 Millionen Kronen erhöht worden ist. Seither ist wieder vieles geschehen, was als Fortschritt dieser Bauarbeiten gemertet werden darf.

Bereits vor einiger Zeit ist bekanntlich die Einbringung einer Regierungsvorlage in diesem Gegenstand angekündigt worden und ich freue mich, mitteilen zu können, daß dieser mit einem reichen Quellenmaterial ausgerüstete Gesetzentwurf soweit fertiggestellt ist, um bereits in den nächsten Wochen im Haus eingebracht zu werden.

Danach soll im ersten Bauabschnitte, der bis in das Jahr 1925 reicht, zunächst die Linie Innsbruck—Bludenz—Lindau, die Linie Steinach—Frdning—Altnang—Puchheim und die Tauernbahn der neuen Betriebsform zugewiesen werden. Die wichtige Durchzugslinie der Westbahn ist vorerst mit der Teilstrecke Salzburg—Wörgl im Bauplan enthalten, eine Tatsache, die sich wasserwirtschaftlich daraus ergibt, daß für die eben genannte Strecke die Energieversorgung durch den Bau einer bahn-eigenen Wasserkraftanlage im Stubachtal im Ver-

laufe des ersten Bauabschnittes gesichert ist, während bekanntlich hinsichtlich der für die Strecke Wien—Salzburg in Betracht kommenden Wasserkräfte der Donau und der Enns vorläufig keine Klärung der Ansichten eingetreten und damit zu rechnen ist, daß die Schaffung eines großen Donaukraftwerkes einen erheblichen Zeitaufwand erfordert.

Gerade diese Jahre aber will die Staatsbahnverwaltung, die die Möglichkeit eines Strombezuges aus einem Donaukraftwerke für Zwecke des Bahnbetriebes nicht weniger ungeduldig herbeiwünscht, für den Ausbau bahneigener Wasserkraftwerke in den Alpen nicht ungenutzt verstreichen lassen und steht hierbei auf dem Standpunkt, daß jegliche Ersparung an Bahnkohle, gleichwo sie auftritt, der Kohlenwirtschaft im ganzen zugute kommen muß.

Um wieviel mehr ist das der Fall auf Strecken, auf denen, wie beispielsweise westlich von Innsbruck, ein Sechstel der für sie bestimmten Bahnkohle allein durch die Zufuhr von den Kohleneintrittsstationen bis zur Verbrauchsstelle verschlungen wird.

Über das Spullerseeerwerk vermag ich mitzuteilen, daß der Absenkungstollen unmittelbar vor dem Durchschlage steht und daß auch alle übrigen Arbeiten einen durchaus erfreulichen Baufortschritt aufweisen. Die Erweiterung des schon bestehenden Bahnkraftwerkes am Ruezbache bei Innsbruck, das ebenfalls für die Elektrifizierung dieser Linie herangezogen wird, ist ebenso wie der Bau bahneigener Wasserkraftwerke an der Mallnitz und im Stubachtale durch Abschluß der Bauverträge mit bewährten Unternehmungen eingeleitet.

Auch die Vergabung der mechanischen und elektrotechnischen Ausrüstung dieser Kraftwerke ist im Zuge. Mit den Arbeiten für die Streckenausrüstung der Arlberglinie wurden in dieser Woche von den Siemens-Schuckertwerken durch die Herstellungen im Tunnel begonnen.

Weiters sind drei große elektrische Arlberg-schnellzugslokomotiven und zwölf elektrische Personen- und Güterzugslokomotiven mittlerer Größe bestellt und es befinden sich auch Speicher-Triebwagenzüge für den elektrischen Nahverkehr größerer Städte im Bau.

Die Ausgestaltung unseres Bahnnetzes durch Herstellung neuer Linien bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit, da die Lokalbahnaktion schon vor dem Kriege zum Stillstande gekommen war und während des Krieges nur wenige Linien begonnen und fertiggestellt wurden. Die Verkehrsbedürfnisse haben daher dazu geführt, daß in zahlreichen Anträgen die Herstellung von neuen Bahnlinien gefordert wird.

So sehr ich auch die volle Berechtigung dieser Bestrebungen anerkenne und es nur wärmstens begrüßen würde, wenn zur Aufnahme einer Lokalbahnbautätigkeit geschritten werden könnte, so liegen doch leider die Verhältnisse für den Beginn einer solchen Bautätigkeit sehr ungünstig. Abgesehen von dem Mangel an den erforderlichen Baustoffen stehen außerordentlich hohen Anlagekosten — man muß heute mit den 10- bis 15fachen Ansätzen der Preise vom Jahre 1914 rechnen —, voraussichtlich nur geringe Erträgnisse gegenüber, da ja auch die Betriebskosten eine außerordentliche Steigerung erfahren haben. Dazu kommt, daß eine abschließende Beurteilung der in Erwägung stehenden Bahnprojekte vom volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkt aus, großen Schwierigkeiten begegnet.

Zur Erleichterung der mit einer Lokalbahnaktion verbundenen Lasten muß daran festgehalten werden, daß der Staat wie bisher bei der Sicherstellung von neuen Lokalbahnen durch Beitragsleistungen der Länder und Interessenten unterstützt werde.

Das hohe Haus, das Anlaß hatte, sich mit Anträgen auf Sicherstellung neuer Bahnlinien zu befassen, hat durch die Beschlüsse vom 16. Jänner und vom 13. April 1920 die Regierung aufgefordert, mit aller Beschleunigung eine Sicherstellungsvorlage vorzubereiten, die erforderlichen Erhebungen durchzuführen und festzustellen, welche Beiträge seitens der Länder und Lokalinteressenten für die einzelnen Projekte gewährt werden können. Ich habe dafür Vorsorge getroffen, daß alle erforderlichen technischen und kommerziellen Studien eingeleitet und, soweit als möglich, auch abgeschlossen werden.

Zur Feststellung der in den einzelnen Ländern hinsichtlich der Sicherstellung neuer Bahnlinien bestehenden Absichten wurde zunächst das unmittelbare Einvernehmen gepflogen; zu diesem Zwecke wurden Vertreter des Staatsamtes nach Salzburg, Klagenfurt und Graz entsendet. Doch liegen bisher abgesehen von wenigen Ausnahmen keine Landtagsbeschlüsse betreffs Sicherstellung neuer Bahnen vor.

Bezüglich der Gewinnung von Interessentenbeiträgen wurde nach den mir vorliegenden Mitteilungen vielfach eine rege Tätigkeit entfaltet. Doch liegen auch hier noch keine abschließenden Ergebnisse vor, die für eine eventuelle Sicherstellungsvorlage verwendet werden könnten.

Für die Fortsetzung des Baues der von der Militärverwaltung während des Krieges begonnenen Bahnlinie Landeck—Töfens wird im Voranschlage Vorsorge getroffen.

Bezüglich der Anfrage des Herrn Abgeordneten Paulitsch, betreffend die Kärntner Ostbahn, möchte ich mir folgende Erklärung gestatten:

Die Verkehrsverhältnisse in Kärnten erfordern im Hinblick auf die Bestimmungen des Staatsvertrages von Saint-Germain eine besondere Vorsorge der Regierung. Ich kann namens der Regierung erklären, daß diese bereit ist, die im Interesse des Verkehrs und der leichteren Verpflegung der Stadt Klagenfurt notwendige Bahnverbindung nach Maßgabe der finanziellen Leistungsfähigkeit des Staates und der durch die neue Grenzbestimmung geschaffenen verkehrspolitischen Lage herzustellen und insbesondere für den Fall, daß die Volksabstimmung in der Zone A zugunsten des österreichischen Staates ausfällt, der gesetzlichen Sicherstellung des Baues einer Klagenfurt über Bölkermarkt mit dem Lavantale verbindenden Bahnlinie (Ostbahn) in die Wege zu leiten.

Zur Durchführung der notwendigen technischen Vorarbeiten für diese Bahn wurde noch Ende des Jahres 1919 in Klagenfurt eine Trassierungsexpositur der Staatsbahndirektion Villach errichtet, die soweit als möglich im Gebäude selbst die technischen Vorarbeiten durchzuführen hat.

Für eine Fortsetzung der Kärntner Ostbahn vom Lavantale gegen Graz, der auch seitens der steiermärkischen Kreise ein lebhaftes Interesse entgegengebracht wird, sind im Staatsamte für Verkehrswesen bereits Kartenstudien im Zuge. (*Bravo!*)

Was den vom Abgeordneten Krözl gewünschten Ausbau der Linie Unter-Weißbach—Prärgarten anlangt, so war diese Linie in der Lokalbahnvorlage des Jahres 1913 enthalten, die durch den Kriegseintritt gegenstandslos geworden ist. Der Ausbau der Linie in der ursprünglichen Weise ist infolge der durch die Kriegsfolgen eingetretenen außerordentlichen Material- und Preisverhältnisse wohl in Frage gestellt, doch ist die Einrichtung einer Automobilinie beabsichtigt.

Im Programme der Postdirektion ist die Linie enthalten. Sie konnte im Frühjahr 1920 nur wegen Benzinmangel nicht eröffnet werden.

Die Linie Braunau—Lamprechtshausen (Weilhartsbahn) war in der Lokalbahnvorlage 1913 enthalten. Das Aktionskomitee ist bemüht, die finanziellen und technischen Vorbereitungen der Bahnlinie fertigzustellen. Das Staatsamt für Verkehrswesen ist geneigt, diese Bahnangelegenheit wärmstens zu fördern, vorausgesetzt, daß die technischen Vorarbeiten geleistet und die Geldmittel nachgewiesen sind. Es müßte sich allerdings insbesondere das Land Oberösterreich zu einer größeren Beitragsleistung bereit erklären.

Was die Linie Lambach—Haag betrifft, so hat die Firma Stern & Hafferl im Jahre 1914 einen Antrag auf Elektrifizierung der ganzen Linie Lambach—Haag, Pram—Haag gestellt. Die Erhebung und Verhandlung mußte infolge des Krieges

vertagt werden. Seither wurde von der Firma Stern & Hafferl kein Antrag mehr vorgelegt.

Das Fremdenverkehrsweisen ist in der erwünschten Entwicklung im Augenblicke durch die Hindernisse nachteilig beeinflusst, die einer hemmungslosen Ausbreitung des Reiseverkehrs aus mannigfachen Ursachen entgegenstehen; gleichwohl sieht es das Staatsamt für Verkehrsweisen als seine Pflicht an, alles vorzunehmen, um die alten Fäden wieder anzuknüpfen und dem Fremdenverkehr die Wege wieder zu ebnen.

Ich darf gerade an dieser Stelle auf die eingangs betonte rein wirtschaftliche Stellung des Ressorts verweisen, deren steter Betonung es zu danken ist, daß gerade im Verkehrsweisen ein verhältnismäßig fester Zusammenhang zwischen Wien und den Ländern besteht, der mir — und dafür sage ich den Landesregierungen meinen besten Dank — so manche Verhandlung in Fremdenverkehrsangelegenheiten erleichterte und ermöglichte. Ich hoffe, daß die diesbezüglich gesponnenen Fäden sich als stark genug erweisen, auch schon im Laufe dieses Sommers im Fremdenverkehr einige Fortschritte zu sehen.

In Angelegenheit der Luftfahrt ist zu bemerken, daß es insbesondere notwendig sein wird, die Grundlage für den zukünftigen Luftverkehr vorzubereiten, dessen erste Voraussetzung geeignete und entsprechend eingerichtete Flugplätze bilden. Die wiederholt an die Landesregierungen und die Gemeinden gerichteten Hinweise auf die Notwendigkeit der Erhaltung der bestehenden und Schaffung neuer Flugplätze an wichtigen Verkehrspunkten haben erfreulicherweise Widerhall gefunden. Einige Länder und Gemeinden haben die Schaffung von Flugplätzen bereits ernstlich in Aussicht genommen, so daß zu gewärtigen ist, daß die wichtige Flugplatzfrage nunmehr bald eine beschleunigte Lösung finden wird und daß die bereits entstandenen Luftverkehrsprojekte in kürzester Zeit greifbare Formen annehmen können.

Die von mehreren alliierten und assoziierten Mächten abgeschlossene internationale Konvention für Luftfahrt hat bereits allgemeine Regeln für den Luftverkehr festgesetzt. Sie werden den von uns zu erlassenden Vollzugsanweisungen zugrunde gelegt werden, insoweit sie auf die österreichischen Verhältnisse passen.

In Ansehung der Schifffahrt möchte ich zunächst bemerken, daß eine Vorsorge für die Aufrechterhaltung der Dampfschifffahrt auf der Donau in dem in Behandlung stehenden Voranschlag unterblieben ist. Eine solche Vorsorge im Betrage von 13 Millionen Kronen war nämlich im alten Staat als die aus Staatsmitteln zu zahlende Subvention an die erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft vorgesehen, die in Gemäßheit des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlos-

senen gesetzlich genehmigten Übereinkommens vom 23. Oktober 1910 während der Vertragsdauer alljährlich am 15. Jänner an die Gesellschaft flüssig zu machen war.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat sich nun bei Eintritt des politischen Umsturzes im Herbst 1918 sofort auf den Standpunkt gestellt, daß das zwischen ihr und der österreichischen Staatsverwaltung beschlossene, im Jahre 1912 gesetzlich genehmigte Subventionsübereinkommen durch Fortfall des einen Vertragspartners ohne Rechtsnachfolge erloschen ist. Mit Rücksicht auf diese Stellungnahme ist schon die am 15. Jänner 1919 fällig gewordene Subventionszahlung an die Gesellschaft vorläufig unterblieben, vorbehaltlich einer späteren Flüssigmachung in jenem Zeitpunkt, in dem zwischen der Gesellschaft und dem deutschösterreichischen Staat eine Vereinbarung über die Aufrechterhaltung der gegenseitigen Beziehung in irgend einer Form getroffen sein sollte. Zu einem solchen Abkommen ist es jedoch in der Folge trotz vorbereitender Maßnahme der Staatsverwaltung nicht gekommen. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist vielmehr auf ihrem ursprünglichen Standpunkte verblieben und hat diesen Standpunkt schließlich in der am 5. Juli 1919 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung ihrer Aktionäre auch in formalrechtlicher Hinsicht zur Geltung gebracht, indem in dieser Generalversammlung der Beschluß gefaßt wurde, aus dem gesellschaftlichen Statut alle jene Bestimmungen nunmehr wieder auszuschneiden, die seinerzeit in Gemäßheit der Feststellungen des Subventionsübereinkommens in das Statut aufgenommen werden mußten.

Welches Schicksal unserer Donauschifffahrt in Zukunft beschieden sein wird, läßt sich im gegenwärtigen Momente nicht mit Bestimmtheit voraussagen. Während des Krieges war der überwiegende Teil der Fahrzeuge der österreichischen Donauschifffahrtsunternehmungen den militärischen Bedürfnissen dienstbar gemacht und der Erfüllung seiner eigentlichen Aufgaben entzogen worden. Nach dem militärischen Niederbruche der Monarchie geriet ein großer Teil des Fahrparks der österreichischen Schifffahrtsgesellschaften in die Hände Rumaniens und des südblawischen Staates, in deren Machtbereiche er sich noch dormalen befindet. Mit dem geringen, in den Händen der österreichischen Donauschifffahrtsunternehmungen zurückgebliebenen Beständen an Schiffsmaterial konnte eine regelmäßige und geordnete Schifffahrt über die Grenzen Österreichs hinaus nicht aufgenommen werden, weil die ungeklärten und ungeklärten Verhältnisse einen derartigen Betrieb außerordentlich riskant gestaltet hätten. Nur ganz allmählich haben sich die der Betätigung unserer Schifffahrt gesteckten engen Grenzen erweitert. Nach mancherlei Zwischenstadien steht der Betätigung unserer Schifffahrtsunternehmungen auf der Donau bis Baja

flußabwärts dormalen kein Hindernis mehr im Wege. Die Befahrung der Donau unterhalb des erwähnten Punktes ist auch zur Zeit nur auf Grund eines für jeden Einzelfall nachzusuchenden freien Geleites seitens der interalliierten Donaukommission als gesichert zu erachten.

Hinsichtlich der rumänischen Donau haben die Verhältnisse bisher keine grundsätzliche Klärung erfahren; unsere Unternehmungen bedürfen überdies der fallweisen Zusicherung des freien Geleites seitens Rumäniens, sofern sie zwecks Abwicklung einzelner im staatlichen Interesse gelegener Transporte dieses Gebiet aufzusuchen genötigt sind.

Eine endgültige Behebung der geschilderten Schwierigkeiten kann erst von jenem Zeitpunkt erhofft werden, in dem der Staatsvertrag von Saint-Germain ratifiziert sein und das in diesem Staatsvertrage geregelte Rechtsregime in Kraft treten wird. Eine zuverlässige Rechtsgrundlage für die ungehinderte Betätigung unserer Unternehmungen im Donauverkehr wird allerdings erst die neue Donauschiffahrtsakte begründen, vorausgesetzt, daß sie dem Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt in großzügiger Weise Rechnung trägt.

Eine für uns außerordentlich wichtige Frage ist die Rückgabe, beziehungsweise die Abgabe von Fahrzeugen an die alliierten und assoziierten Staaten. Diese Bestimmungen, wie sie heute im Friedensvertrage sind, würden den Fortbestand und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Donauschifffahrt ernstlich gefährden, wenn der mit der Regelung dieser Frage betraute amerikanische Schiedsrichter sich bei seinem Schiedspruche nicht von Einsicht und Wohlwollen für eines unserer wichtigsten und dringendsten Wirtschaftsbedürfnisse leiten lassen sollte. Eine weitere Schicksalsfrage für die Zukunft der österreichischen Donauschiffahrtsgesellschaften bildet die Entscheidung über die Zurückstellung der zahlreichen in Rumänien und im südslawischen Staate zurückgehaltenen österreichischen Schiffseinheiten, eine Frage, deren Regelung gleichfalls in die Hand des erwähnten amerikanischen Schiedsrichters gelegt ist.

Ich darf nun meine Ausführungen bezüglich des Eisenbahnverkehrs schließen und muß nur noch etwas Ihre Geduld — das Ressort ist sehr groß und vielfach gestaltet — bezüglich des Telegraphen-, Post- und Fernsprehdienstes in Anspruch nehmen.

In Staatsvoranschläge beträgt die Ziffer der Ausgaben für den Post-, Telegraphen- und Fernsprehdienst 355 Millionen Kronen, die Einnahmen rund 411 Millionen Kronen, so daß eigentlich ein günstiges Ergebnis mit 56 Millionen Kronen vorhanden wäre. Da diesen Ziffern jedoch noch Ausgaben und Einnahmen in anderen Ressorts, so insbesondere die Teuerungszuwendungen an das Personale zuzurechnen sind, schließt die Post-, Tele-

graphen- und Fernsprechanstalt eigentlich mit einem Betriebsabgang von 167 2 Millionen ab.

Durch die nunmehr durchgeführten Erhöhungen der Postgebühren erhöhten sich für das laufende Jahr die Einnahmepost von 123 Millionen auf 286 2 Millionen Kronen und im Telegraphen- und Fernsprehdienste von 48 Millionen Kronen auf 91 Millionen Kronen und ich hoffe, das Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und Einnahmen bei den bezeichneten Verwaltungen aufrecht erhalten zu können. Ich kann auch bemerken, daß die Gebührenerhöhungen bisher glücklicherweise einen Einfluß auf die Verkehrsintensität nicht ausgeübt haben. Die Verkehrsintensität ist sowohl im Post-, wie im Telegraphen- und Telephondienste dieselbe geblieben.

Daß natürlich der Telephon- und Fernsprehdienst, sowie der Postdienst unter der bestehenden Teuerung und unter der Unmöglichkeit gewisse Herstellungen durchführen zu können, außerordentlich leidet, ist nach dem Vorgesagten und nach den Worten der Herren Berichterstatter nicht des weiteren auszuführen. Das Personal ist unterernährt und kann auch nicht mehr mit voller Kraft den Anforderungen, die an dasselbe gestellt werden, nachkommen, und ich muß daher die Bevölkerung um Geduld bitten, wenn manches noch nicht in jenem Maßstabe der Besserung zugeführt werden kann, den die Interessenten verlangen könnten.

Was das Postkraftwagenwesen anbelangt, so sind im Voranschläge die Ausgaben mit 11 Millionen beziffert, die Einnahmen mit 1 5 Millionen. Diese große Differenz und das große Defizit ist auf die Notwendigkeit zurückzuführen, den Wagenpark herzustellen, der ja noch nicht in einer so langen Zeit in Benutzung genommen werden konnte, daß er sich amortisiert und darauf, daß wir insbesondere mit Rücksicht auf die außerordentlich hohen Tarife der Großfuhrwerker, insbesondere in Wien, darangehen müssen, durch Ausbau des elektrischen Dienstes innerhalb Wiens die Postzustellung vom Pferdebetrieb unabhängig zu machen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Paulitsch und jener Herren zurückkommen, die mir, ohne heute gesprochen zu haben, die Forderungen der Postfuhrwerker in der Provinz mitgeteilt haben. In Oberösterreich sind bereits seit einigen Tagen Unterhandlungen im Zuge, um zu einem befriedigenden Ergebnisse hinsichtlich der Bezahlung der Postfuhrwerksunternehmungen zu gelangen, und in Kärnten werde ich mir die Sache angelegen sein lassen, um auch hier den Wünschen des Herrn Abgeordneten Paulitsch entgegenzukommen.

Wie unser ganzes staatliches Leben steht auch unser Verkehrsleben unter dem furchtbaren Druck

des Staatsvertrages von St. Germain. Unser Bahnnetz ist durch die politische Grenzführung verstümmelt und entwertet und durch viele uns auferlegte einseitige Bindungen kommerziell hilflos gemacht.

Die meisten der uns im Vertrage von St. Germain auferlegten Bestimmungen über das Verkehrsweisen erfordern eingehende Abmachungen mit unseren Nachbarn. Wie dem hohen Hause bekannt, sind mit einigen unserer Nachbarstaaten solche Verhandlungen schon im Zuge. Soviel an meinem Ressort liegt, führen wir sie fernab von allen politischen Motiven, auf Grund vernünftiger geschäftlicher Erwägungen. So dürfen wir hoffen, daß auch auf der anderen Seite die sachlichen Erwägungen mehr zur Geltung kommen werden, als es bei der Abfassung der verkehrspolitischen Bestimmungen des Vertrages von St. Germain der Fall war und daß unter dem Zwange der praktischen Notwendigkeiten auch uns wenigstens das Mindestmaß dessen zugestanden und gesichert wird, was wir brauchen, um überhaupt noch einen Verkehr aufrecht erhalten zu können. Im besonderen müssen wir trachten, die Fragen der Grenzanschlüsse baldmöglichst in Angriff zu nehmen. Von den Vereinbarungen auf diesem Gebiete hängt es in erster Linie ab, ob wir imstande sein werden, einen halbwegs planvollen und geordneten Betrieb auf unseren Kumpflinien einzurichten. Alles aber, was wir in betriebstechnischer und kommerzieller Beziehung zur Wiederherstellung unseres Verkehrslebens versuchen müssen, hat zur Vorbedingung, daß die Auseinandersetzung mit den aus der vormaligen Monarchie hervorgegangenen Staaten baldigst geregelt wird und daß Beständigkeit, Ordnung und Arbeitsfreude allseits wieder zur Geltung gelangen.

Das Verkehrsweisen ist so innig mit den Interessen jedes einzelnen Staatsbürgers verwoben, daß den Mitgliedern des hohen Hauses aus eigener Wahrnehmung wohl bekannt ist, mit welcher schweren Krisen der Verkehr in unserem Staate seit vielen Monaten zu kämpfen hat, wie wiederholt das völlige Versagen des Eisenbahnverkehrs mit seinen die dürftigsten Lebensmöglichkeiten unserer Mitbürger bedrohenden Folgen besorgt werden mußte. Wenn trotzdem der völlige Zusammenbruch vermieden wurde, wenn es gelungen ist, immer wieder den Weg zu einer besseren Wendung zu finden, so beweiset sich darin nur die alte Erfahrung, daß gerade in den Zeiten der größten Bedrängnis der menschliche Geist umso reger ist, in der Erfindung neuer Mittel zur Rettung und Gesundung. Ich gebe daher der Überzeugung Ausdruck, daß ungeachtet aller Schwierigkeiten, mit denen heute noch das staatliche Verkehrsweisen infolge der bekannten allgemeinen Verhältnisse zu kämpfen hat, wir in nicht zu ferner Zeit zu einer stetigen gedeihlichen Fortentwicklung dieses wichtigsten Lebensnervs der staat-

lichen Wirtschaft gelangen werden. An den Eisenbahnen bis zum letzten Arbeiter soll es an gutem Willen und vollster Hingebung nicht fehlen, dieses Ziel je eher zu erreichen. *(Lebhafter Beifall.)*

Präsident Hausler: Es ist ein Resolutionsantrag überreicht worden, welcher lautet *(liest):*

„Resolution der Abgeordneten Gabriel, Gröger, Hubmann, Tusch und Genossen, betreffend den Bau einer Seilsehwebebahn in Obervellach in Kärnten.

Am 6. Mai fand in Obervellach eine vom Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten in Wien anberaumte Kommissionsverhandlung in Angelegenheit der Erbauung der projektierten Seilsehwebebahn Markt Obervellach—Bahnhofstation Obervellach und des Riesbergbaues Großfragant statt. Hierbei wurde ohne Ausnahme von allen Kommissionsmitgliedern festgestellt und allseits anerkannt, daß die ehefte Herstellung der Seilsehwebebahn als Verbindung und Anschluß des Wölftales an die Tauernbahn eine unbedingte volkswirtschaftliche Notwendigkeit ist. Die Erbauung dieses Personen- und Frachtaufzuges ist für die gesamte Bevölkerung von besonderem Vorteil, weil dadurch der Verkehr und die Holzindustrie gefördert und dadurch Arbeitsgelegenheit und Verdienst geschaffen wird, während unter den heutigen Verhältnissen durch Stockung aller Erwerbszweige die Arbeiter zum Auswandern gezwungen sind.

Die Staatsregierung wird daher aufgefordert, die zum Bau einer Seilsehwebebahn vom Markte Obervellach zur Bahnhofstation Obervellach erforderlichen Mittel in das nächste Budget einzusetzen.“

Der Antrag ist entsprechend unterstützt und steht in Verhandlung.

Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Zelenka.

Abgeordneter Zelenka: Hohes Haus! Das Kapitel Post und Telegraphen in seinen Ziffern zu besprechen, will ich unterlassen, da sich dieselben infolge der notwendigen Wohnaufbesserungen und der Verteuerung des Materials in den technischen Betrieben fortwährend verändern. Zu den Zahlen, im Vergleiche mit den früheren Budgets im heutigen Kurzwert unseres Geldes berechnet, weiters berücksichtigend jene große Anzahl von Ämtern, die wir infolge der Abtrennung einiger Suffessionsstaaten

verloren haben, weshalb vielfache Umstellungen Platz greifen mußten, so daß die Ausnutzung dieser Staatsbetriebe sich noch nicht so zeigen kann, ist zu sagen, daß die Betriebe nicht so schlecht stehen. Ich fühle mich aber veranlaßt, dem bis 31. Dezember gemeinsam geführten Post- und Telegraphenbetriebe einige Worte zu widmen, und zwar jenem Teile der Verwaltung, welcher heute noch im Rechnungsdepartement und Budgetwesen bis 30. Juli 1920 für beide Teile gemeinsam geführt wird. Denn gerade aus der Führung dieser beiden Verwaltungszweige ergeben sich bei der Trennung dieser Betriebe die größten Schwierigkeiten, weil von seiten des Postbetriebes und daher von seiten der Postverwaltung dieser Trennung die größten Schwierigkeiten bereitet werden. Die Trennung ist aber eine vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus notwendige. Der Betrieb selbst ist in seiner Gänge technisch und es ist klar in die Augen springend, daß ein technischer Betrieb nur von einem technischen Fachmann geleitet werden kann, weniger noch von einem Fachmann, der vielleicht zu gleicher Zeit zwei Betriebe leitet und vielleicht, nicht in der Absicht, den einen Betrieb schlechter zu behandeln, aber weil ihm eben der andere Betrieb ganz wesensfremd ist, bei der Aufstellung von Budgets, bei der Aufstellung von Bantens, beim Bau- und Erhaltungsdienst sich immer wieder, da der Betrieb nicht von einem technischen Fachmann vertreten wird, sondern von einem Verwaltungsorgane der anderen Verwaltung, sich im Staatsamte der Finanzen Abstriche gefallen läßt, die den ganzen Aufbau des Betriebes stören. Und daran franken unsere Staatsbetriebe, daß sie immer eigene Generaldirektionen, aber nebstbei überwachende Departements im Staatsamte der Finanzen besitzen und daß, wenn die verantwortlichen Faktoren dieser Verwaltung etwas anordnen, um den Betrieb zu verbessern und technisch aufrechtzuerhalten, dann im Staatsamte der Finanzen Abstriche erfolgen oder die Akten wochenlang liegen bleiben und die notwendigen Betriebsteile schon lange verkauft sind und die Verwaltung sie nicht mehr erhält.

Der Wunsch nach Trennung ist daher gekommen, weil das System der Verwaltung innerhalb der beiden Betriebe nicht mehr möglich ist. Das veraltete System des Telephon- und Telegraphenwesens ist seinerzeit, besonders in Wien, auf einer Aufnahmekapazität von 24.000 Abonnenten aufgebaut worden, hat sich aber derart überlebt, daß wir heute bei annähernd 60.000 Abonnenten nicht mehr die Möglichkeit besitzen, all dasjenige aufzunehmen und hauptsächlich die Rufe sofort bedienen zu können, die sich überaus vermehrt haben, da sich infolge der Verkehrsschwierigkeiten, insbesondere auf den Eisenbahnen und im Postbetriebe, alles auf den Telephonbetrieb wirft. Dadurch

kommen auch die Unzukömmlichkeiten innerhalb des Betriebes vor. Das neue System ist noch nicht ausgebaut, infolge des Krieges wurden jene Zentralen nicht fertiggestellt, die notwendig sind, um das ganze System zur Geltung bringen zu können. Heute kann man ruhig behaupten, daß der Kredit von 40 Millionen, der seinerzeit zum Ausbau des Telephon- und Telegraphenwesens verwendet worden ist, durch das Abarbeiten während des Krieges und durch den letzten Tarif, der im vorigen Jahre von seiten der Generalpostdirektion erlassen wurde, ohne die Fachmänner zu hören, vollständig verlorengegangen ist. Zum Ausbau des neuen Telephonwesens werden 2 Millionen notwendig sein, um alle die Mechanismen auszutauschen. Es ist insbesondere von technischer Seite gewarnt worden, einen derartigen Tarif aufzustellen, der die Telephongespräche eigentlich gar nicht beeinträchtigen wird, der absolut nicht dazu führen wird, die Telephongespräche auf eine solche Zahl herunterzudrücken, daß der Mechanismus geschont werde. Das wurde aber nicht berücksichtigt durch den Tarif, der im vorigen Jahre gekommen ist, es ist daher das eine eingetreten, daß sich die Telephongespräche von acht auf zwölf Millionen innerhalb eines Monats erhöht haben. Das hat natürlich die Angestellten auf die Idee gebracht, innerhalb ihres Betriebes endlich eine Ordnung zu verlangen. Sie wollten nicht zusehen, daß fortwährend die Straßen Wiens aufgerissen, daß fortwährend Kabel gelegt werden und, wenn auch von technischer Seite darauf hingewiesen wurde, daß stärkere Kabel gelegt werden sollen, es nicht geschah, dann aber, wenn sich gezeigt hat, daß die technischen Fachleute recht haben, in kürzester Zeit wieder mit dem Baue angefangen werden mußte, wodurch Hunderttausende von Kronen hinausgeschmissen wurden, während das Personal bei schlechter Entlohnung und Bezahlung nie auf einen grünen Zweig kommen konnte.

Es ist auch ganz verfehlt, wenn man glaubt, daß die Betriebe, wie jetzt versprochen wird, innerhalb eines halben Jahres oder eines Jahres verbessert sein werden. Das ist deshalb ganz ausgeschlossen, weil alle Firmen, die seinerzeit für das Telephon- und Telegraphenwesen schon vor dem Kriege gearbeitet haben, ihre Fabriksbetriebe für Kriegserzeugnisse umgearbeitet haben, und wir nicht so viele Fabriken besitzen, die sofort wieder ihre Betriebe zur Herstellung der notwendigen Bestandteile umarbeiten könnten. Andererseits wissen wir, daß diese Fabriken dazu veranlaßt werden, ihre Erzeugnisse im Kompensationswege an das Ausland, besonders an die Tschecho-Slowakei abzuliefern, damit wir von dort andere wichtige Dinge erhalten können. All dies hat die Angestellten veranlaßt, im vorigen Jahre die Trennung der Betriebe zu verlangen. Sie wollten keine Trennung, die in irgend-

einer Weise schädigend wirken könnte, sondern sie wünschten sich nichts anderes, als daß der Betrieb von technischen Sachmännern geleitet wird, also ganz gut unter der Leitung der Generalpostdirektion hätte bleiben können. Das wurde aber damals verhindert, indem sich die Generalpostdirektion selbst gegen die Trennung ausgesprochen hat und den Angestellten, die bei ihr vorgesprochen haben, von allem Anfang angedroht hat, mit allen Mitteln einer derartigen Trennung entgegenwirken. So ist es gekommen, daß der Streik provoziert wurde, daß sich der Hauptausschuß mit dieser Frage beschäftigt und eine Vollzugsanweisung herausgegeben hat, die derartig gehalten war, daß die Generalpostdirektion hier und die Postdirektionen in den Ländern überall, wo es geht, die Trennung hindern können. Es steht in der Vollzugsanweisung drinnen, daß die Trennung nichts kosten darf. Wenn nun ein Telegraphenchef sich eine Stampiglie anschafft, so kostet diese Stampiglie etwas, und so würde, ich weiß nicht, mit bezug auf welche maßgebenden politischen Einflüsse dieser eine Passus in der Vollzugsanweisung so aufgefaßt, daß die Trennung vollständig verhindert werden kann. Gerade jene Ämter in den Ländern, die ausgebaut werden sollten und von der Hauptstrecke abgeschaltet erscheinen — Kärnten zum Beispiel hat nur eine einzige Linie mit Wien —, können also nicht ausgebaut und nicht getrennt werden, trotzdem es sich nur vielleicht um kleine Änderungen handelt. Es zeigt sich zum Beispiel bei den Kommissionierungen, daß die Leute von den Postdirektionen den Auftrag haben, daß, wenn nur eine Türe oder die Fenster und dergleichen versezt werden sollen, die Trennung nicht durchgeführt werden darf. Bei dieser Sachlage werden es die Ländervertreter begreiflich finden, daß sie stundenlang auf einen Anschluß mit Wien oder den Landeshauptstädten warten müssen und ihn nicht erhalten können, weil eben diese Ämter nicht ausgebaut werden und von der Hauptstrecke abgeschnitten sind. Dieser gewisse Passus in der Vollzugsanweisung wird also dahin ausgenutzt, die Trennung unmöglich zu machen.

Ein weiterer Punkt in der Vollzugsanweisung bestimmt, daß das Reinerträgnis aus dem Rohrpostdienste der Postverwaltung übergeben werden soll. Das Personal des Rohrpostdienstes war bei mir und hat sich dagegen ausgesprochen und gebeten, ich möchte diese Stellungnahme des Personals dem Herrn Staatssekretär befürwortend ans Herz legen. Das Personal in diesem durch und durch technischen Betriebe, welcher der Telegraphenverwaltung angehört, findet es unbegreiflich, daß ein Reingewinn, der durch dessen Fleiß am Jahreschluß erzielt wird, an eine andere Verwaltung, die nur die Ausnutzung des Betriebes hat, übergeben wird. Es wurde festgestellt, daß der Rohrpostbetrieb nur für die Versendung des Telegrammwesens erbaut wurde.

Wenn nun die Rohrpostverwaltung sich veranlaßt gesehen hat, auch andere Dinge zu befördern, und die heutige Telegraphenverwaltung, wie zum Beispiel in Deutschland, daran gehen würde, die Rohrpost dahin auszubauen, daß auch Pakete innerhalb Wiens befördert werden können, so kann man doch der einen Verwaltung und auch dem Personal nicht zumuten, daß der Reingewinn, der durch ihren Fleiß herausgeschlagen wird, einer anderen Verwaltung gutgeschrieben wird.

Das sind die zwei Punkte, die in der Vollzugsanweisung stehen und deren Abänderung ich wünsche, daß man nämlich nicht immer so abhängig dasteht, wenn irgendeine Adaptierung notwendig ist, daß daran die Trennungsfrage scheitern soll, und auf der anderen Seite das Personal unnötigerweise aufgeregt wird. Das Treiben der Generaldirektion geht auch daraus hervor, daß seit dem Tage, wo man den Hofrat Tobias mit dem Auftrage hinausgeschickt hat, die ganzen Post- und Telegraphendirektionen darüber aufzuklären, in welcher Weise die Sache durchgeführt werden soll, keine einzige Telegraphendirektion mit der Postdirektion mehr arbeiten kann. Es werden die größten Schwierigkeiten gemacht und jeder Postkommissär, der beauftragt ist, zu einer Kommissionierung zu kommen, ist schon über den Punkt der Vollzugsanweisung aufgeklärt, aus dem hervorgeht, daß es nichts kosten darf, und es sind mir die unglaublichsten Berichte zu Gesicht gekommen, was für Schwierigkeiten gemacht werden, um die Trennung des Betriebes aufzuhalten. Das zeigt sich nicht nur in der Provinz, sondern auch in Wien, wo ja von den 10.000 Bediensteten des Telegraphenwesens Österreichs allein 8000 auf die Telegraphenverwaltung entfallen, wo also gerade die Hauptmasse des Personals der Post- und Telegraphenangestellten ist. Da muß man sich hauptsächlich bemühen, alle jene Stellen der Verwaltung auszubauen, die notwendig sind, um ein eigenes Rechnungsdepartement usw. zu bekommen, aber es ist unbegreiflich gewesen, daß man es durchaus nicht zustande gebracht hat, dieses Rechnungsdepartement zu errichten. Es ist zwar nach dem Wunsche eines Beamten geschehen, der beauftragt wurde, die Errichtung des Rechnungsdepartements einzuleiten, als es aber fertig war, hat die Postverwaltung den Mann glücklich so weit gebracht, daß er verzichtet hat, und ich übergebe Ihnen heute ein Ansuchen dieses Mannes, in dem geschildert wird, unter welchen Umständen er veranlaßt wurde, die Sache abzulehnen und wie überhaupt vom Tage der Bekanntmachung der Trennung, allen Organen, die sich dazu hergegeben haben, im gesunden Sinne einer einfachen kaufmännischen und technischen Verwaltung zu wirken, sofort in irgendeiner Weise entgegengetreten wurde. Auch diesem Beamten — einem sehr tüchtigen Beamten — wurde die Sache

unmöglich gemacht und er wurde Anall und Fall noch vor dem 29. Februar pensioniert, weil er sich wahrscheinlich das Recht herausgenommen hat, auch in eine andere Verwaltung hineinzureden. Er verliert dadurch jene Mehrbezüge, die den Bediensteten im März gegeben wurden, und seine Pension verringert sich dadurch um nicht weniger als 6000 K. Das sollte wahrscheinlich dazu dienen, den Angestellten und Beamten, die bis zum 30. Juni erklären sollten, ob sie zum Telegraphenwesen übergehen, ein abschreckendes Beispiel zu liefern damit sie sich die Sache überlegen.

Ebenso steht es auch mit den Räumlichkeitsfragen. Das Telegraphenwesen kann absolut nicht entsprechende Räume bekommen. Die Telegraphensektion bemüht sich zwar, in der Telegraphenzentrale Räumlichkeiten zu erhalten, da tritt aber zutage, daß das Korrespondenzbureau, das unter dem besonderen Schutze des Staatsamtes für Äußeres steht, sich nicht bequemen will, aus der Telegraphenzentrale herauszugehen, ohne Rücksicht darauf, daß man dort den Betrieb vergrößern und ausbauen will, wie es ja besonders die Pariser Telegraphenverwaltung wünscht, die sogar gedroht hat, den Telegraphenbetrieb, wenn unser Betrieb nicht endlich ausgebaut wird, überhaupt über Prag zu verlegen, wodurch wir den halben Telegraphenbetrieb überhaupt verlieren würden, wo doch gerade Wien früher das Telegraphenzentrum von Europa gewesen ist. Wenn man dem Herrn Hofrat Wirth endlich nahelegt, keine Geschichten zu machen, ob seine Zimmer genug schön sind oder nicht, sondern der Anforderung des Amtes Folge zu leisten, damit der Betrieb nicht gefährdet wird, wird es gehen und das ist umso notwendiger, als im Betriebe der Telegraphenzentrale Wien endlich der ganze Nachtdienst so durchgeführt werden soll, wie es vorgeschrieben ist, daß das Personal entsprechende Schlafräume, hygienische Räume bekommt und der Betrieb überhaupt so eingerichtet wird, wie es notwendig ist, damit die Angestellten volle Nachtdienste leisten können, anständige Ruheräume besitzen, um sich ausruhen zu können.

Daher kommt es, daß Telegramme von Wien oder der Provinz im Postwege ankommen, dann den Leuten, an die sie um schweres, teures Geld aufgegeben sind, zugestellt werden. Das Personal erklärt, wir werden nicht früher arbeiten, als bis man uns die Räume gibt, die notwendig sind. Man kann vom Personal nicht verlangen, daß es von 7 Uhr abends bis 7 Uhr früh arbeitet und daß, wenn beide Gruppen hier sind, niemand schlafen gehen oder sich ausruhen kann, weil es an Räumlichkeiten fehlt, weil wir bei der Ernährung, die wir jetzt haben, das absolut nicht aushalten können. Es ist absolut notwendig, daß das Korrespondenzbureau herauskommt, weil dort auch Räume für die Speise-

gemeinschaft eingerichtet werden sollen, in der die Leute auch etwas bei Nacht zu sich nehmen können, und diese kann nicht früher anfangen, als bis sie die Lokalitäten bekommt, die notwendig sind, und es fehlt an den Lokalitäten, weil diese jetzt noch die Journalisten im Besitze haben, die einige Räumlichkeiten bekommen sollen, die jetzt das Korrespondenzbureau besitzt. So bemüht sich die Telegraphensektion, Räumlichkeiten für ihren Betrieb zu erhalten. Und es wäre sehr wünschenswert, wenn sich der Herr Staatssekretär diesen Betrieb etwas näher ansehen wollte. Es gibt Kanzleien, wo sechs Beamte an vier Schreibtischen sitzen.

Es ist ganz ausgeschlossen, daß ein Betrieb so arbeiten kann, und das krankt an der Verwaltung der Räumlichkeiten in ärarischen Gebäuden, die das Staatsamt für Handel, Gewerbe, Industrie und Bauten übernommen hat und von dem man absolut nichts herausbekommen kann. Man erfährt, daß alle Räumlichkeiten den verschiedenen auswärtigen Kommissionen gegeben werden, und man gefällt sich darin, jeder auswärtigen Kommission ein besonders schönes Haus zu geben ohne Rücksicht auf die eigenen Bedürfnisse der eigenen Verwaltung und jener Staatsämter, die diese Räumlichkeiten beanspruchen. Die Bediensteten, besonders die Personalkommission dieser Angestellten, haben sich bemüht, eine Liste dieser Räumlichkeiten zusammenzustellen, sie hat mir dieselbe übergeben, damit ich vielleicht dem Herrn Staatssekretär für Handel, der die Verwaltung dieser Gebäude übernommen hat, diese Daten geben kann. Diese Liste weist nach, daß in der Rauschergasse 64, in der Kaiser Josefstraße 58, in der Radetzkystraße 57 Zimmer sind, und es gibt auch Gebäude, die bis 128 Zimmer haben.

Es ist ganz zwecklos, etwas zu versuchen; es ist nicht zu haben. Die einzelnen Departements sind oft ganz zerrissen und müssen in drei und vier Abteilungen arbeiten, der eine Teil im fünften Bezirk, der andere im Staatsamt für Heereswesen im vierten Stock, einige Zimmer davon im ersten Stock, und ein Teil am Börseplatz in Wien. Es ist ausgeschlossen, so arbeiten zu können.

Es tritt noch das eine dazu, daß die Personalkommission selbst Lokalitäten braucht. Der Herr Staatssekretär hat hier richtig bemerkt, daß er durch das richtige Arbeiten der Personalkommission einzelne überhitzte Köpfe innerhalb der Angestellten auf den richtigen Weg bringen konnte, daß die gewählten Vertrauensmänner vermittelnd eingreifen müssen, um nicht fortwährend Streiks u. dgl. auftreten zu lassen, weil heute oft wegen wichtiger Sachen ein Streik entsteht. Ich habe mir berichten lassen, daß sich der Herr Staatssekretär bemüht, dieser Kommission ein Lokal zu geben. Aber der polnische Militärbevollmächtigte, der dieses Lokal

übernommen hat und dem nun ein anderes eingerichtet worden ist, geht nicht heraus und richtet sich in jenem Lokal, das man ihm jetzt zur Verfügung gestellt hat, neue Stellen ein; es ist ausgeschlossen, den Mann zu bewegen, das Lokal zu verlassen. Ich möchte bitten, hier Schritte zu unternehmen und auch den fremden Kommissionen zu sagen, daß sie die Sache nicht so ausnutzen dürfen, wie es dieser Militärbevollmächtigte Polens macht.

Ich möchte den Herrn Staatssekretär bitten, daß er auch bei der Postsektion eintritt, und daß man den Beamten, die mit der Trennungsfraße zu tun haben, und auch den Postdirektionen nahelegt, daß sie Staatsgut zu verwalten haben und nicht nach beliebigem Gutdünken, wenn sie auch Gegner der Trennung der Verwaltung sind, Schwierigkeiten bereiten dürfen. Es müßten die Leute aufmerksam gemacht werden, daß man sie zur Verantwortung ziehen müßte, wenn am 1. Juli, wo die Verwaltung funktionieren soll, sie nicht in glatter Weise vor sich gehen kann. Es mag richtig sein, daß die zentrale Verwaltung beider Teile von Vorteil war; sie war vielleicht von Vorteil in den achtziger Jahren, wo es sich um 8000 Abonnenten gehandelt hat; aber heute, wo wir 60.000 Abonnenten, wo wir die modernsten Telegrapheneinrichtungen haben, muß jeder zugeben, daß sie nicht gemeinsam verwaltet werden können, sondern das muß ein Fachmann in die Hand nehmen. Wir müssen aus der bürokratischen Verwaltung herauskommen, damit der technische Betrieb ein solcher werde, wie ihn die Öffentlichkeit braucht.

Nun möchte ich auch über die letzten Tarifierhöhungen sprechen. Sie haben bei einem großen Teil der Abonnenten böses Blut gemacht. Wenn der Herr Staatssekretär sagt, daß für die Intensität des Betriebes nichts zu befürchten sei, so muß ich ihm schon mitteilen, daß insbesondere in den Ländern das Gegenteil der Fall ist. Man ist doch froh, wenn in einer Ortschaft einer ein Telephon besitzt, damit man bei Feuergefahr oder einem Unglück und dergleichen sich mit dem nächsten Gendarmeposten verständigen kann. Von diesen Leuten werden aber viele das Telephon kündigen, weil ihnen nun durch die Einteilung in eine hohe Anzahl Kosten verursacht werden, die sie nicht bezahlen können.

Man soll nicht immer mit der Tarifierhöhung vorgehen. Ich habe eine Liste vor mir, aus der klar hervorgeht, wie in unserer technischen Betriebsverwaltung vorgegangen wird. Wenn man die Preise, die der Staat den Firmen zahlen muß, vergleicht mit denen, die die Verwaltung den Abonnenten einstellt, findet man es ganz unbegreiflich. Bei dem Wiener Umsatz, wo monatlich Tausende von Telephonveränderungen vorkommen, muß man doch die einzelnen, die eine Veränderung des Telephons

wünschen, auch wirklich die Kosten bezahlen lassen, die dem Staat Material und Arbeit verursachen, und darf nicht alles durch eine Tarifierhöhung auf die Allgemeinheit übertragen. Ich greife nur einen Fall heraus. Für die Instandhaltung der Nebenglocke bei einem Apparate verlangt die Verwaltung ein Pauschale von 6 K jährlich, jetzt mag es vielleicht auf 12 K erhöht sein. Nun hat mir da ein Angestellter eine Rechnung für einen Abonnenten bei Schwachat zusammengestellt. Der Austausch der Batterie, den er nur einmal im Jahre vornimmt — aber das ist nicht möglich, sonst funktioniert sie nicht —, Arbeitslohn und Fahrgeld kosten den Staat 281 K 60 h und der Staat verlangt vom Abonnenten 12 K. Wie kommen die anderen Abonnenten dazu, im Tarif fortwährend erhöht zu werden, wenn einer sich eine Extrawurst leisten will und eine Nebenglocke einrichtet?

Ebenso ist es natürlich auch bei anderen Sachen. Die Übersiedlung eines Apparats zum Beispiel mit einer Zimmerleitung von 40 Meter verursacht dem Staat 433 K Auslagen. Das ist noch nach dem alten Tarif berechnet, in Wirklichkeit gibt er 800 K aus. Auch bei den Apparaten ist es so. Bei einer Nebenstation stellt die Verwaltung für einen Zwischenschalter 55 K ein, sie selbst zahlt dafür 806 K, ich habe die Preise und auch die Firmen vor mir liegen. Da ist der Staat wirklich ein schlechter Geschäftsmann. Er soll ja nicht Preise verlangen, die die Benutzung von Telephon und Telegraph der Bevölkerung unmöglich machen, aber so viel sollte er doch wenigstens von den Abonnenten verlangen, was ihn selbst Material und Arbeitszeit kosten.

Was die Angestellten betrifft, so möchte ich den Herrn Staatssekretär bitten, daß endlich etwas in der Regierungsvorlage bezüglich der Oberwerkmeister und Postunterbeamten geschieht. Gleichzeitig möchte ich auch um die Einführung des lang versprochenen Provisionsfonds für die Telephon- und Telegraphenarbeiter ersuchen.

Ferner möchte ich auch noch die Bitte an den Herrn Staatssekretär richten, daß man endlich auch jener Telephon- und Telegraphenbediensteten sich erinnere, die durch ein oder mehrere Jahre als geflüchtete deutsche Angestellte hier Dienst machen. Da wir im technischen Betriebe auf gar keine Art irgendeinen Ersatz bekommen können, weil die Leute vorgebildet sind, müssen wir froh sein, solche Leute in unserem Betrieb zu besitzen. Diese Leute sollen endlich beieidet und ihre deutschösterreichische Diensteszugehörigkeit ausgesprochen werden.

Gleichzeitig möchte ich den Herrn Staatssekretär ersuchen, sich dem Ausbau der Radiotelegraphie zu widmen. Ich verweise nur darauf, daß unsere Verwaltung nicht imstande ist, jene kostbaren Linien auszubauen, daß aber die deutsche

Reichspostverwaltung im vorigen Jahre beim ersten Versuch 600.000 Telegramme bereits umgesetzt hat. Wenn auch berücksichtigt wird, daß wir die teuren Kupferleitungen nicht bauen können, so wird doch durch Einführung der Radiotelegraphie, wenn man die Zentrale in Deutsch-Mtenburg, die wir besitzen, ausnutzt und die anderen Funkstationen übernimmt, auch die anderen Ämter ausbaut, dieser Betrieb für uns etwas abwerfen und das Reinerträgnis des Telephon- und Telegraphenwesens erhöhen.

Ich möchte noch den Herrn Staatssekretär bitten, zu veranlassen, daß die Vollzugsanweisung in den zwei Punkten geändert werde, damit wir wirklich zu einer gedeihlichen Arbeit kommen können.

Präsident Hanzer: Zum Worte gelangt Herr Abgeordneter Derfich.

Abgeordneter **Derfich:** Hohes Haus! Es wird in der Bevölkerung insbesondere schwer empfunden, daß die Züge die Fahrpläne nicht einhalten, insbesondere auf der Ostbahn. Die Züge, die von Grusbach hereinfahren, kommen manchmal zwei bis drei Stunden später an und das Publikum hat zu warten, bis der Zug kommt. Wenn das alle Tage der Fall wäre, so wäre es noch etwas leichter. Aber so geht dem Volke eine Menge Zeit verloren und das ist ja bei den heutigen Preisen ein Volksvermögen, das so dem Staate verloren geht. Ich möchte daher den Herrn Staatssekretär bitten, diesen Übelstand so bald wie möglich abzustellen und den Zügen doch Fahrpläne zu geben, die auch die betreffenden Maschinisten einhalten könnten. Denn es ist unmöglich, daß einer einen halben Tag auf der Bahn stehen muß, bis der Zug anlangt. Er soll um 8 Uhr ankommen und kommt um 10 oder 11 Uhr an. Die Fahrpläne sind schon zwei Jahre alt. In der Tschecho-Slowakei haben sie keine „Sommerzeit“, wie man sie bei uns nennt, sondern die gewöhnliche Sommerzeit und es tritt schon dadurch eine Stunde Verspätung ein. Man muß daher die Fahrpläne entsprechend ändern, damit der Zug zur rechten Zeit einlangen kann.

Ich glaube, es wird möglich sein, das zu machen, denn ich ersehe aus dem Berichte, daß auf jeden Kilometer 1,4 Beamte und 2 Unterbeamte kommen. Da dürfte also kein Leutemangel sein. Und auch der Herr Staatssekretär hat in seiner Rede selbst zugegeben, daß in der Zentrale gewiß nicht zu wenig Leute, sondern eher zu viel sind. Man muß staunen, daß heute auf der Bahn so viel Arbeiter sind, daß auf 90 Meter schon ein Arbeiter kommt. Ich glaube, wenn man die Beamten und Arbeiter auf der Strecke nach Wien anstellen würde, sie würden kaum Platz haben und die ganze Linie besetzen. In einem Bureau, wo früher zwei Beamte waren, wo noch Vollbetrieb war, sind heute sechs

Beamte. Es rennt einer dem andern nach und jeder muß sich einen Posten mitnehmen, daß er sich aus-schlafen kann. Es kommt so weit, daß einer, wenn er acht und nicht zwölf Stunden machen würde, nicht einmal einen Zug zu sehen bekäme. Ich sage Ihnen, die ehrlichen und rechtschaffenen Beamten und Arbeiter sind selbst Gegner dieses Systems. Sie sagen, der Staat soll nicht so wenig bezahlen, wir wollen mehr arbeiten, wir wollen nicht faulenzeln.

Bei dem Arbeiter ist es etwas anderes; der Arbeiter muß seine acht Stunden arbeiten, der Beamte aber nicht, weil er nicht immer Arbeit und im Tage oft nur zwei Züge zu erledigen hat. Es muß daher eine andere Einteilung getroffen werden, sonst geht der Staat an seinen Eisenbahnen zugrunde. Es werden auch der Landwirtschaft sehr viele Arbeiter dadurch entzogen, daß jede Stelle dreifach besetzt ist. Wie viele Bauernsöhne gibt es, die von ihrem Vater die Wirtschaft übernehmen sollen und die sagen: Ah, wir gehen lieber auf die Bahn, da brauchen wir uns wenigstens nicht zu plagen, da können wir faulenzeln! (Sehr richtig!) Man muß geradezu staunen, wie die Eisenbahnangestellten in der Früh zur Arbeit fahren und zu Mittag oft schon wieder nach Hause kommen. Kein Mensch kümmert sich darum und die Leute sagen offen: wenn ich nach Hause fahre und man erwischt mich, wird mir halt ein halber Tag abgezogen. Ist denn niemand in diesem Staate, der da Ordnung schafft? Ich möchte schon bitten, daß da etwas geschieht, damit dieser Staat nicht in jeder Richtung betrogen und bestohlen wird. Ich habe ja gehört, daß Beamte genug da sind, um hier eine Kontrolle zu üben.

Auch die Frage der Rekurs erledigung möchte ich kurz hervorheben. Es dauert manchmal ein, ja zwei Jahre, bis ein Rekurs erledigt wird. Wenn jemandem eine Milchkanne auf der Bahn gestohlen wird und er sie reklamiert, bekommt er oft nicht einmal eine Antwort. Wohin soll das führen? Ein solcher Rekurs braucht doch nicht soviel Arbeit, man braucht doch nur bei dem betreffenden Bahnamt anzufragen, beantwortet das Gesuch und die Sache ist erledigt. Es handelt sich hier doch nicht um Milliarden. Es scheint aber, als wenn die Sache in unserem Staat so eingeteilt wäre, daß es, wenn es sich um Milliarden handelt, schnell geht, wenn es sich aber um einige Kronen handelt, wird die Sache in die Länge gezogen, damit sie nur ja mehr kostet als die ganze Sache wert ist.

Sie dürfen auch nicht glauben, meine Herren, daß die Zustände bei der Post andere sind. Ich habe Kenntnis erhalten, daß im vergangenen Jahre von der Post mit Fuhrwerksbesitzern Verträge abgeschlossen wurden, und zwar schon Ende Oktober oder anfangs November, daß diese Verträge aber bis zum 1. Jänner den Fuhrwerksbesitzern nicht zur

Unterfertigung vorgelegt worden sind. Da mittlerweile die Fuhrerbühne gestiegen waren, haben natürlich die Fuhrwerksbesitzer die Unterzeichnung verweigert. Es ist traurig, daß man bis zum 1. Jänner keine Gelegenheit gefunden hat, die Verträge zur Unterfertigung vorzulegen.

In einem Bestellbezirk, wo der Briefträger nur Briefe zuzustellen hat, dauert es manchmal zwei bis drei Tage, bis der Brief ankommt. Bei einer Entfernung von 12 bis 14 Kilometer ist es schon vorgekommen, daß Briefe acht Tage auf der Post waren. Das muß anders werden. Es wird immer darüber geklagt, daß die Leute arbeitslos sind, daß sie keinen Verdienst haben. Wenn zu wenig Leute sind, muß man eben mehr aufnehmen. Obwohl die Gebühren bei der Post schon wieder erhöht worden sind, besteht doch immer noch der alte schlechte Verkehr, wie schon der Vorredner erwähnt hat. Bei der Post sind, ich betone das, zu wenig Leute und bei den Bahnen zu viel. Es wird jeder zugeben, daß die Briefträger nicht auf Rosen gebettet sind, sie sind nicht einmal imstande die einlangenden Telegramme zuzustellen, und es hat oft schon 48 Stunden gedauert, bis ein Telegramm zugestellt worden ist. Das kommt daher, daß, wie erwähnt, auf der einen Seite zuviel und auf der anderen Seite zu wenig Leute da sind.

Nachdem, wie schon erwähnt worden ist, bei den Eisenbahnen ein Abgang von 247 Millionen zu verzeichnen ist, die der Staat daraufzahlt, oder noch mehr, müßte der Staat, glaube ich, daran gehen, die Übelstände abzuschaffen, und ich hoffe, daß es im nächsten Jahre nicht mehr nötig sein wird, darüber zu sprechen, sondern daß der Herr Staatssekretär diese Übelstände mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln abstellen wird, da dies vor allem im Interesse des Staates gelegen ist. (Beifall.)

Präsident Hauser: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Pischitz.

Abgeordneter Pischitz: Hohes Haus! Der Staatsvoranschlag für das Verwaltungsjahr 1919/20 zeigt uns so recht, daß sich der Kleinstaat Österreich, wenn nicht eine Wendung eintritt, mit seinem Defizit unmöglich halten kann. Wir erinnern uns noch mit Grauen jener immer wiederkehrenden Debatten im alten Parlamente, welche über die Millionenfehlbeträge bei den Eisenbahnen, welche selbst bei Zugrundelegung des damaligen Valutastandes noch sehr bescheiden genannt werden können, abgeführt worden sind. Schon damals wurde mit Recht immer wieder über das elende Flickwerk geklagt und auch heute ist das nicht anders. Man glaubte, die Fixangestellten damit zu befriedigen, daß man ihnen weiß Gott wie viel Zulagen und

Vorschüsse gegeben hat. Das Wort Vorschuß sagt uns schon, daß das nur Beträge sind, die wieder abgezogen werden müssen. In den letzten Monaten sind aber die Lebensmittel und die Gebrauchsartikel derart rapid gestiegen, daß es unmöglich war, auszukommen. Die Arbeiter konnten sich nicht anders helfen, als nur immer um Erhöhung ihres Einkommens zu bitten. Gerade als die Steigerung der Lebensmittel, Kleider etc. am größten war, hat es das Staatsamt für notwendig gefunden — jedenfalls im Einverständnis mit dem Staatsamte für Finanzen —, den Fixangestellten die gegebenen Vorschüsse abzuziehen. Bei der Auszahlung am 1. April bekamen gerade die Eisenbahnbediensteten um diese Abzüge weniger. Die einen haben gar nichts bekommen, die anderen eine Kleinigkeit und eine dritte Gattung hat am Ruwert rückwärts eine rote Ziffer vorgefunden, die besagte, daß sie nicht nur keinen Gehalt bekommen, sondern daß der Betreffende noch so viel zurückzahlen hat, als diese rote Ziffer angibt. Daß es bei einem solchen Vorgehen zu Krawallen kommen mußte, ist selbstredend, denn wovon sollen die Leute leben, wenn sie keinen Gehalt ausbezahlt bekommen? Auf diese Art ist es leicht möglich, daß man Diebe macht.

Die Pensionistenfrage wurde schon sehr oft in diesem Hause besprochen. Bis heute hungern die Pensionisten weiter. Weder die Ortszulage noch die gleitende Zulage haben sie bis jetzt erhalten. Vor Ostern wurde das Pensionistengesetz beschlossen, jetzt haben wir Pfingsten und die Pensionisten hungern immer noch weiter. (Zustimmung.) In den Monaten Jänner und Februar wurden viele Bedienstete verständigigt, daß sie mit 1. April, da sie ihre volle Dienstzeit und oft noch mehr erreicht hatten, pensioniert werden. Die Pensionierungen sind auch wirklich durchgeführt worden, aber nach dem alten Sage. Ein Beamter der VIII. Rangklasse zum Beispiel, der noch die Frau und ein Kind zu versorgen hat, hat im Monate April und im Monate Mai je 600 K an Gehalt bekommen, also um die Hälfte weniger als er während seiner Aktivität erhalten hat. Das war der Lohn für die 35jährige Dienstzeit, daß man ihn einfach jetzt um die Halbscheid heruntergesetzt hat. Freilich ist ja die Pension eine höhere, man hat sie aber nach dem alten Sage noch bemessen.

Ich bin mir wohl bewußt, daß die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, welche die Liquidierung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse durchzuführen hat, auch nicht zaubern kann. Aber wie kommen infolge dieser unglückseligen Zentralisierung die armen Pensionisten dazu, daß ihnen das nicht ausbezahlt wird, was ihnen eigentlich gebührt? Würden die einzelnen Direktionen für ihre Pensionisten die Liquidierung durchführen können, so hätten die Leute längst ihre erhöhten Gelder er-

halten. Es wäre nur zu wünschen, daß das Staatsamt trachtet, daß den Pensionisten die bewilligten höheren Beträge ehestens ausbezahlt werden.

Nun möchte ich den Herrn Staatssekretär noch auf eines aufmerksam machen: Die liquidierenden Abteilungen bei den auswärtigen Direktionen bekommen oft gar keine oder meist verspätete Aufträge von Seiten des Staatsamtes und auf Anfragen keine Antwort oder eine Rüge. Diese Abteilungen können aber mit der Arbeit nicht zuwarten, da sie rechtzeitig die Arbeit beginnen müssen, um die Gehaltslisten hinauszubringen. Wenn die Arbeit, zu der noch Überstunden gemacht werden müssen, teilweise oder oft sogar ganz fertig ist, bekommen sie oft ein Telegramm mit einer Änderung und die ganze Arbeit ist umsonst. So ist es wiederholt schon vorgekommen. Es wäre wohl wünschenswert, daß das Staatsamt rechtzeitig die Aufträge an die liquidierenden Abteilungen hinausgeben würde, denn es ist nicht so, wie der Abgeordnete Derfch sagt, daß alle am Diwan liegen, sondern wir haben auch Beamte, die Tag und Nacht arbeiten müssen, die sehr viel zu tun haben; ich muß das entschieden zurückweisen, daß immer wieder diese Leute angegriffen werden. Wir haben gerade bei den liquidierenden Abteilungen Leute, die sich Tag und Nacht schinden müssen, und es ist wirklich wünschenswert, daß das Staatsamt rechtzeitig die Änderungen hinausgibt.

Weiters möchte ich den Herrn Staatssekretär bitten um die Wiederausfolgung der Fahrlegitimationen für die im Ruhestande befindlichen Eisenbahntagelohnarbeiter und deren Frauen und Kinder. Das wurde in diesem Hause vor zirka sechs Wochen beschlossen, bis heute haben aber die Direktionen noch keinen Auftrag erhalten, daß sie berechtigt wären, diese Legitimationen auszufertigen. Wir haben provisierte Arbeiter, die kaum 100 K., vielleicht noch weniger im Monat an Provision bekommen, und das heißt etwas, wenn man in dieser Zeit mit 100 K. Provision sich fortbringen soll. Dazu bekommen sie nicht einmal das, was ihnen eigentlich gebührt.

Weiters möchte ich einen Wunsch aussprechen, und der betrifft die Gegend von Mondsee. Das Salzkammergut läßt bezüglich der Verkehrsverhältnisse sehr viel zu wünschen übrig; besonders die Mondseer Gegend wurde stets stiefmütterlich behandelt. Die dortigen Bewohner müssen in den Wintermonaten, wenn sie zu ihrer Bezirkshauptmannschaft gelangen wollen, unbedingt die Salzburger Lokalbahn benutzen. Da benötigen sie in der Regel, weil sie über ein anderes Land fahren müssen, zwei Tage. In den Sommermonaten ist es besser, weil am Mondsee wie am Attersee die Schifffahrt eingeführt ist und das ist für die Leute eine Wohlthat. Der alte Staat hat die Mondseer Schifffahrtsunternehmung, die sich allein nicht erhalten kann, stets

subventioniert, und zwar ausgiebig. Auch bei dem neuen Staat hat die Mondseer Schifffahrtsgesellschaft um eine Subvention eingereicht, obwohl seitdem schon ein Jahr verflossen ist, hat diese Unternehmung weder eine Antwort, noch eine Subvention bekommen. Die Unternehmung kann aber den Verkehr unmöglich ohne Unterstützung aufrecht erhalten, weshalb sie sich mit dem Gedanken trägt, diese Unternehmung an eine ausländische Firma zu verpachten. Alle dortigen Gemeinden haben sich an mich gewendet mit dem Ersuchen, dagegen aufzutreten, denn alle Ortschaften protestieren entschieden dagegen, daß Fremde diese Unternehmung übernehmen sollen. Nachdem gerade in dieser Gegend die Holzindustrie sowie auch die Bauernwirtschaften bedeutende Steuerträger stellen und die Bevölkerung sehr staatsfremd ist, ersuche ich den Herrn Staatssekretär in diesem Falle eine günstige Erledigung eintreten zu lassen. Weiters möchte ich das Staatsamt für Verkehrswesen ersuchen, auf Grund des Beschlusses des hohen Hauses die Salzkammergut-Schifffahrtsgesellschaften, besonders die Gesellschaft auf dem Mondsee, zu verstaatlichen, da dieser Beschluß verlangt hat, daß sich das Verkehrsamt mit dieser Frage näher befassen soll.

Weiters muß ich auf einen Fall zu sprechen kommen, welcher beweist, wie man bei der Bahn die Gewerbetreibenden behandelt. Am 1. Februar 1918 — es handelt sich hier noch um eine Zeit, zu der die alte Monarchie bestanden hat — und das zweitemal im Dezember 1918, also schon in der Republik, bekam der Glasermeister Franz Ehrenleitner in Timeltam Glasendungen. Einige der Kisten waren bei der Ankunft beschädigt. Bei der Sendung am 1. Februar 1918 erlitt Ehrenleitner einen Schaden von 72 K. und bei der Sendung vom Dezember 1918 einen Schaden von 224 K. 80 h. Obwohl gleich an Ort und Stelle ein Protokoll verfaßt wurde und trotz wiederholter Urgegnen konnte Ehrenleitner keine Antwort erhalten. Erst im Jänner 1920, also nach zwei Jahren und einem Monate, hat Herr Ehrenleitner wegen der Sendung vom Dezember eine Antwort erhalten, wegen der Sendung vom Februar bis dato überhaupt noch nichts. In dieser Antwort ist einfach und ganz kurz auf das Betriebsreglement hingewiesen worden und die Abweisung erfolgt. Damit war der Herr Ehrenleitner bezahlt. Nun ist diese Abweisung eine gänzlich unberechtigte. Die Sendung vom Dezember 1918 bestand aus mehreren Kisten und alle bis auf eine sind in gutem Zustande angekommen, nur die eine Kiste war total zertrümmert und sämtliches Glas zerbrochen. Wenn die Kiste bei der Aufgabestation verpflichtet gewesen, sie zurückzuweisen. Ich bin überzeugt, die Aufgabestation übernimmt überhaupt eine Kiste nicht, wenn sie schlecht ist.

Also zwei Jahre liegt dieser Fall zurück, dann hat man einfach erklärt, die Kiste war schlecht verpackt, und weil es ein armer, kleiner Geschäftsmann war, sind die Herren Doktoren auf der Bahn sehr leicht mit ihm fertig geworden. Noch schöner sieht der Fall vom 1. Februar 1918 aus. Obwohl Ehrenleitner sofort bei der Übernahme ein Protokoll hat aufnehmen lassen, hat am 19. April 1920, also nach einer Zeit von zweieinviertel Jahren Ehrenleitner, folgendes Schreiben von der Staatsbahndirektion Linz erhalten (*liest*):

„An Herrn

Franz Ehrenleitner,
Glasmeister

in Timmelskam.

Der abweisliche Bescheid, betreffend beschädigte Glasstafelendung vom 20. Dezember 1918, Z. 10/VI 261a, vom 20. Jänner 1920, kann aus den bereits bekanntgegebenen Gründen nicht abgeändert werden.

Anlangend die Glasstafelbeschädigung der Sendung vom 1. Februar 1918 wird Ihnen eröffnet, daß laut Beschluß der Nationalversammlung die Republik Österreich keinerlei Rechtsnachfolge nach dem ehemaligen Staate Österreich, das ist den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern, übernimmt, und kann daher Ihrer Ersatzforderung von 72 K keine Folge gegeben werden.

Von der Staatsbahndirektion Linz:

J. B.: Unterschrift.“

Nach zweieinviertel Jahren kommt also ein Schreiben, wonach die Staatsbahndirektion diese 72 K nicht zahlen kann, weil die Republik nichts mehr zahlt. Nun frage ich aber: Hat die Staatsbahndirektion vom Februar 1918 bis zum Zusammenbruch, das waren über dreiviertel Jahre, nicht Gelegenheit gehabt, diesen kleinen Akt zu erledigen? Jetzt sagen sie auf der einen Seite: Die Republik zahlt nichts mehr, auf der anderen Seite berufen sie sich auf das Reglement. Ich glaube, daß in diesem Falle doch dem Manne zu seinem Rechte verholfen werden soll, denn Schuld hat in erster Linie die Bahnverwaltung selbst — das ist nachgewiesen.

Hohes Haus! Wir müssen das Vertrauen des Volkes bewahren, wir müssen den Staat aufbauen. Hierzu gehört ein arbeitsfreudiges Volk, hierzu gehört Einigkeit und hierzu gehört auch die Freiheit und Gerechtigkeit, welche dem Volke in einer demokratischen Republik gebührt.

Aber die Freiheit genießen heute nur diejenigen — besonders meine ich hier den Arbeiterstand — welche sich zur sozialdemokratischen Partei

bekennen. Der Kollege Dannreder hat in seiner Rede am 14. Mai den Bauern vorgeworfen, daß sie Terror gegen die sozialdemokratisch organisierten Arbeiter betreiben. Ich glaube, es wäre besser gewesen, er hätte diesen Vorwurf nicht gemacht; denn einen Terror, wie er seit dem Umsturze von seiten der Sozialdemokraten ausgeübt wird, hat die Welt, so lange sie steht, nie erlebt. (*Lachen.*) Herr Kollege, Sie mögen lachen oder nicht, ich werde Ihnen die Beweise bringen.

Es darf kein Arbeiter aufgenommen werden, wenn er sich nicht sofort sozialdemokratisch organisiert, das ist die Losung in den Betrieben. Man ist so weit gegangen, daß man jene Eisenbahnarbeiter in Linz, welche schon 20 Jahre christlich organisiert waren, mit Gewalt zwingen wollte, sich rot zu organisieren. Nachdem dies nicht gelungen ist und sich die alten, gut christlich Gesinnten nicht gebeugt haben, hat man etwas Milde walten lassen und gesagt: Alle jene, welche noch nicht ganz fünf Jahre christlich organisiert sind, müssen unbedingt übertreten!

Ja man ist sogar soweit gegangen, daß die sozialdemokratischen Vertrauensmänner in die Stellwerke, wo christliche Arbeiter Dienst machten, eingedrungen sind, was wegen des verantwortungsvollen Dienstes sehr strenge untersagt ist. Man hat sich nicht um dieses Verbot gekümmert, man hat nicht Rücksicht genommen auf ein eventuelles Unglück. Es ist sogar vorgekommen, daß in Timmelskam eine regelrechte Mausei im Stellwerk entstand, was sogar ein gerichtliches Nachspiel hatte.

In der Werkstätte Linz wurde öfters die Arbeit eingestellt, eine Versammlung gehalten und abgestimmt, ob sie mit einem christlich organisierten arbeiten sollen oder nicht. So wurde zum Beispiel ein gewisser Resch, welcher christlich organisiert ist, vom Betriebsrat, der doch, wie man glauben sollte, eigentlich unparteiisch handeln sollte, aufgefordert, sich sozialdemokratisch zu organisieren. Da dieser das verweigerte, wurde in der Werkstätte eine Versammlung einberufen und abgestimmt, ob man mit ihm arbeiten soll oder nicht. Der Beschluß lautete, mit Resch nicht zu arbeiten. Über Einschreiten der christlichen Vertrauensmänner bei der Werkstättenleitung unter Beiziehung der sozialdemokratischen Vertrauensmänner beschlossen die Arbeiter, mit Resch zu arbeiten. Damit wäre der Fall abgetan gewesen. Nun faßten aber die sozialdemokratischen Vertrauensmänner den Beschluß: Resch muß von der Abteilung III in die Abteilung IV versetzt werden, und weil die Werkstättenleitung vor den sozialdemokratischen Vertrauensmännern am Bauch liegt, hat sie diesen Beschluß auch durchgeführt.

Am nächsten Tag, als sich Resch beim Werkmeister in der Abteilung IV meldete, erklärte ihm dieser, daß mit ihm niemand arbeite. Dies führte

zu neuerlichen Verhandlungen und zu einer neuerlichen Abstimmung und das Resultat war, nachdem der sozialdemokratische Vertrauensmann Schuster vorher die Leute in einer Ansprache dahingehend aufgehetzt hatte, wieder: Mit Resch wird nicht gearbeitet! Nach nochmaligen Verhandlungen über Betreiben der christlichen Vertrauensmänner mit der Werkstättenleitung — Resch ging inzwischen spazieren — und den sozialdemokratischen Vertrauensmännern wurde eine neuerliche Abstimmung vorgenommen und erst jetzt wurde die Weiterarbeit des Resch, und zwar in der Abteilung IV gestattet.

Einen kraßen Terrorfall führten die Genossen beim Bohrer Ollmann der Werkstätte Linz aus. Dieser war sozialdemokratisch organisiert, und da er mit manchem Vorgehen seiner Genossen nicht einverstanden war, trat er dort aus und in die christliche Gewerkschaft ein. Der Vertrauensmann der Sozialdemokraten, namens Mathä, machte den Ollmann aufmerksam, daß er, im Falle er bei ihnen nicht weiter zahle, aus dem Dienst entlassen werde. Sodann kamen zwei Vertrauensmänner, namens Anaiger und Tomiz, die zugleich Betriebsräte waren, und versuchten den Ollmann zu überreden, sich von seinem Arbeitsposten wegzumelden. Da auch diese nichts ausrichteten, kamen die Genossen Wopatel und Mathä und hetzten die Arbeiter auf, daß mit Ollmann niemand arbeiten solle, was sie auch wirklich erreichten. Sodann wurde beim Vorstand zwischen beiden Parteien verhandelt und das Resultat war: Ollmann darf auf seinem Platz nicht mehr arbeiten, sondern er wird bei der sogenannten Hospartie eingereiht. Bei dieser Partie sind lauter Sozialdemokraten; auch diese waren schon präpariert, und so verweigerte auch diese Partie die Mitarbeit des Ollmann.

Herrn Ollmann wurde von der Werkstättenleitung der Rat erteilt, er solle sich bis zur Entscheidung krank melden.

Ein weiterer Fall: Anfangs Oktober 1919 kam der sozialdemokratische Passier Schinkelsberger aus der Werkstätte Linz zu dem jugendlichen Arbeiter Broinger, forderte ihn auf, der sozialdemokratischen Organisation beizutreten, da ansonsten die anderen Arbeiter mit ihm nicht mehr arbeiten würden. Der Obmann der christlichen Gewerkschaft verhandelte mit den sozialdemokratischen Vertrauensmännern, diese erklärten, sie könnten in diesem Falle nicht nachgeben, da Broinger noch ein jugendlicher Arbeiter und noch nicht organisiert sei — auch christlich nicht — und die Vollziehung der Vertrauensmänner den Beschluß gefaßt habe, daß alle, welche noch nicht fünf Jahre christlich organisiert sind, unbedingt sozialdemokratisch organisiert sein müßten. Broinger, welcher seine Mutter, die Witwe ist und zwei unmündige Geschwister zu erhalten hat, gab aus Furcht vor Entlassung, die ihn brot-

los machen würde, nach, und leistete auch bei den Sozialdemokraten den Beitrag. Somit war er auf zwei Seiten organisiert; seiner Überzeugung nach gehört er der christlichen Organisation an, dagegen muß er sozialdemokratische Steuer zahlen, was wohl der armen Familie schwer ankommt.

Der christlich organisierte Ausfallsbahnwärter in Peterskirchen bei Ried, namens Tschautscher — das ist noch ein schöneres Geschichtsel, Herr Zelenka —, sollte über Auftrag der Staatsbahndirektion Linz auf einen Posten bei Mernbach kommen. (Zwischenrufe.) Das ist eine Tatsache und sie ist traurig genug. Wenn Sie vielleicht glauben, daß Sie allein nur durchbringen werden, so sage ich Ihnen, diese Terrorfälle werden Ihnen noch teuer zu stehen kommen, dafür garantiere ich Ihnen!

Da also dieser Mann namens Tschautscher verfehlt worden ist, hat ihm der Bahnerhaltungsvorstand in Ried zwei Bahnwagen beigelegt, damit Tschautscher seine Habseligkeiten überführen könne. Tschautscher hat das Futter aufgeladen, hat die Bienenstöcke usw. auf die Wagen gegeben und ist nach Mernbach gefahren. Bei der ersten Station, beim ersten Wächterhaus in Ried, ist ihm der Wächter entgegengetreten und hat ihn nicht mehr passieren lassen. Tschautscher mußte mit Hilfe noch anderer sozialdemokratischer Arbeiter die Bahnwagen abladen, das ganze Heu und alles ist dort herumgelegen und der Tschautscher durfte nicht nach Mernbach kommen; der Wächter hat den Ausdruck gebraucht: Ein christlich Organisierter darf diesen Posten nicht bekommen! Und die Direktion und Sektion hat wirklich derart nachgegeben, daß der Tschautscher nach längerer Zeit seine Sachen, soweit sie nicht gestohlen waren, wieder nach Peterskirchen zurückführen mußte und der Posten mit einem Sozialdemokraten besetzt wurde.

Beim Bahnamt Linz wurde eine Schusterwerkstätte errichtet und für diese Reparaturwerkstätte hat man 10 Schuster aufgenommen. Unglücklicherweise hat man aber christlich Organisierte erwischt, und wie man daraufgekommen ist, hat man 3 zum Übertritt bewogen, die 7 übrigen sind entlassen worden. 2 von ihnen hat man dann wieder aufgenommen, weil sie Oberleiterzeuger waren, die anderen 5 aber blieben entlassen, obwohl sie ihren guten Posten infolge der Aufnahme aufgegeben hatten und nun brotlos dagestanden sind. In diesem Falle aber wurde die Klage gegen die Vertrauensmänner eingereicht, weil sie diese Leute brotlos gemacht hatten.

Ein ähnlicher Fall ist in der Schuhreparaturwerkstätte in Linz vorgekommen, wo vier Schuster aufgenommen werden sollten. Der Werkstättenvorstand hat die vier Leute zum Oberwerkmann Anaigen geschickt, weil dieser der Vertrauensmann

war. Der hat sie gefragt, ob sie sozialdemokratisch organisiert sind, und als sie sagten, sie seien organisiert, aber christlich, wurden sie sofort wieder nach Hause geschickt und nicht aufgenommen.

Es darf einen bei einer solchen Nachgiebigkeit der Direktion nicht wundern, wenn sich ein Wächter der Nieder Sektion erlaubt hat, an die Sektion einen Brief zu schreiben, er werde im Laufe von 14 Tagen die Sektion Nied inspizieren. So weit kommt es, wenn weder die Direktion noch eine andere Abteilung sich etwas zu sagen traut. Natürlich ist das doch der Direktion zuviel gewesen, sie hat einfach den Wächter nach Linz zitiert, der Abteilungsvorstand hat ihm dort ordentlich die Leviten gelesen und die Inspizierung durch den Wächter war dann vorüber. (Heiterkeit.)

In Wels haben 200 Arbeiter der Fabrik Epyl & Bugbaum den christlich organisierten Böttinger auf der Straße begleitet, weil er erklärt hatte, daß er sich nicht sozialdemokratisch organisiere. Was die Begleitung von 200 sozialdemokratischen Arbeitern einem christlichen Arbeiter gegenüber bedeutet, wird wohl jeder wissen.

In Kallham ist man einem Arbeiter im Ziegelwerk mit offenen Messern nachgelaufen, weil er erklärt hat, er könne nicht der sozialdemokratischen Organisation beitreten, seine Überzeugung lasse das nicht zu. (Ruf: Das ist ein Märchen!) Das sind keine Märchen, das ist Tatsache, da haben wir Zeugen dafür und auch Ihre Leute sind da Zeugen. Da gibts also kein Märchen! Vielleicht ist das auch ein Märchen, was ich Ihnen jetzt sagen will.

Die Spinnerei Kaufing in Schwanenstadt ist fünf Jahre stillgestanden. Die Firma hat sich bemüht, Rohstoffe aus Holland zu bekommen und die fertige Ware wieder nach Holland zu liefern. Als die Arbeit im besten Gange war, hat man entdeckt, daß dort 22 christlich organisierte Arbeiter sind, ein Verbrehen, das die Welt noch nie gesehen hat. Es ist dann sofort eine Aufforderung ergangen, daß sich diese Leute sozialdemokratisch organisieren sollen, widrigenfalls sie entlassen würden. Es sind auch einige übergetreten, und weil andere nicht übergetreten sind, sind die Arbeiter in den Streik getreten und die Firma ist in Gefahr gekommen, daß sie noch die Arbeit nach Holland verliert. Die Firma mußte soweit nachgeben, daß sie einen Arbeiter, der schon lange, über 10 Jahre, dort arbeitet, dessen Frau vor kurzem gestorben ist und der noch vier unversorgte Kinder hat, entließ, so daß der Mann brotlos gemacht wurde. Er steht jetzt mit seinen Kindern brotlos da und die Frau ist gestorben. Der Werkführer Meudorfer, der schon 40 Jahre in dieser Fabrik arbeitet und der ein christlichsozialer Mann durch und durch ist, der absolut nicht seine Gesinnung hergibt, koste es, was es koste, wurde ebenfalls entlassen. Aber nicht nur er, auch seine Söhne

und Töchter, die in der Fabrik beschäftigt sind, wurden entlassen, so daß die ganze Familie heute brotlos ist.

Wollen wir unser Leben in Österreich erhalten, dann müssen wir unbedingt zur Arbeit schreiten, wir dürfen aber nicht auf solche Art arbeiten, wie diese Fälle gezeigt haben. Denn wenn wir annehmen, was nur das allein, was ich angeführt habe, an Zeitverlust zc. gekostet hat, dann glaube ich, ist es nicht möglich, die Dinge so weiter gehen zu lassen.

Auf eines möchte ich noch verweisen, daß nämlich in den Staatsbahnwerkstätten oft über Mangel an geeigneter Arbeit geklagt wird, während in privaten Betrieben Lokomotivhauptreparaturen durchgeführt werden, wie zum Beispiel bei Warchalowski in Ottakring, wo man heute Hauptreparaturen für Lokomotiven macht, welche durch das eigene Personal in der eigenen Werkstätte gemacht werden könnten.

Weiters werden heute gutqualifizierte Arbeiter zur Kraut-, Rüben- und Kartoffelausgabe verwendet. Das ist vielleicht auch ein Märchen — nicht wahr? Diese Ausgaben könnten, glaube ich, wohl die Frauen dieser Bediensteten machen. Eine solche Wirtschaft ist geradezu hohnsprechend. Hier könnten die eigenen Arbeitskräfte mehr für den Staat ausgenutzt werden. Auch wäre es im Interesse der Produktivität der Staatsbahnwerkstätten sehr zu wünschen, wenn das neue eingeführte Akkordsystem auf eine gesündere Grundlage gestellt und unter anderem auch das Werkmeisterpersonal irgendwie in die Akkordverdienstmöglichkeit einbezogen werden könnte. Eine richtige Bewertung der Stellung und des Einflusses der Werkmeister dürfte viel zur zur Produktivität der Staatsbahnwerkstätten beitragen. Nur Ökonomie und Hebung der Arbeitsleistung können den Staat und uns alle retten.

Nun möchte ich noch den Herrn Staatssekretär vor einem warnen. Ich habe in Erfahrung gebracht, daß über Aufregung eines höheren Beamten projiziert ist, sämtliche Materialmagazine zu zentralisieren.

Zu diesem Zwecke soll in Floridsdorf ein eigenes großes Gebäude neu aufgeführt werden. Was dem Staat so ein Riesengebäude heute kosten würde, brauche ich der hohen Nationalversammlung nicht schildern.

Nun existieren aber bei den einzelnen Direktionen ohnehin die nötigen Gebäude, welche der Staat früher mit schwerem Gelde gebaut hat — ich verweise nur auf das gute, feuer sicherere Gebäude in Linz; diese würden nun zwecklos werden.

Hohes Haus! So einer Wirtschaft müssen wir entgegentreten. Bei dieser projizierten Zentralisierung würde auch das Kleingewerbe in den Ländern viel leiden und dies werden sich die Länder nicht gefallen lassen. Es scheint, daß dieser Herr mit seinem

Projekt nur das eine verfolgt, den Großjuden ein Geschäft für ewige Zeiten bei den Staatsbahnen zu sichern.

Wir wollen eine richtige Wirtschaft im Staate, wir wollen die Freiheit, welche einem Staatsbürger in einer echten demokratischen Republik zukommt, wir wollen eine baldige und richtige Verfassung, wir wollen aber keine Nebenregierung.

In diesem Sinne werde ich für das Staatsbudget stimmen.

Präsident **Hausler**: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Maier.

Abgeordneter Dr. Anton **Maier**: Hohes Haus! Der Herr Staatssekretär hat in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß er den Beschluß der hohen Nationalversammlung über die Sicherung der Lokalbahnen nicht vergessen hat; die nötigen Vorarbeiten seien begonnen. Er hat auch eine Bahn in Tirol erwähnt, deren Bau schon im Kriege begonnen und deren Weiterbau nun durch den Staatsvoranschlag gesichert wurde. Da möchte ich nun darauf hinweisen, daß wir auch in Steiermark zwei Bahnen haben, deren Bau während des Krieges bereits begonnen wurde; es ist die Bahn von Birkfeld nach Kettenegg und die Bahn von Feldbach nach Gleichenberg. Beide Bahnen sind begonnen, aber die Mittel für den Weiterbau fehlen völlig, es ist eine große Notlage eingetreten und wir brauchen dringend die Unterstützung des Staates, damit der Bau weiter fortgeführt werden kann.

Wenn der Herr Staatssekretär gemeint hat, daß insbesondere die Länder und Interessenten in Zukunft viel größere Beiträge als früher leisten müssen, so möchte ich darauf hinweisen, daß bezüglich des Bahnbaues von Gleisdorf nach Hartberg sich ein sehr rühriger Eisenbahnausschuß gebildet hat und daß die Arbeiten so munter fortschreiten, daß wir tatsächlich hoffen, von Seiten der Interessenten sehr große Beiträge zu bekommen. Wir möchten nun schon heute den Herrn Staatssekretär bitten, daß im gegebenen Zeitpunkte, wenn wir dann mit einer Summe vor ihn hintreten können, uns auch die Unterstützung des Staates gewährt werde.

Bezüglich der übrigen steirischen Bahnen, der Strecke Köflach—Klagenfurt, des Ausbaues der Bahn von Mariazell nach Gutzwerk und des Bahnbaues von Studenzen nach Leibnitz, nehmen wir mit Befriedigung die Aufklärungen des Herrn Staatssekretärs zur Kenntnis, daß er mit Graz in Fühlung getreten ist und daß die nötigen Kartenstudien und Vorarbeiten begonnen worden sind.

Zum Kapitel „Post“ möchte ich zunächst sagen, daß nicht alle die Anschauungen haben, welche der Herr Abgeordnete Zelenka hat, daß

die Trennung der Post- und Telegraphenanstalt eine Wohltat war. Im Gegenteil sind sehr viele der Ansicht, daß vom kaufmännischen Standpunkte die Trennung ein Unheil ist.

Ich möchte hier auch mit Freude feststellen, daß auf dem Lande draußen zum größten Teil ein gutes Einvernehmen zwischen den Postämtern einerseits und der Landbevölkerung andererseits besteht. Es ist sich die Landbevölkerung vollständig klar darüber, daß die Angestellten der Postanstalten zum großen Teil sich ihrer Pflicht bewußt sind und daß sie, und zwar Beamte sowohl wie Diener, den strengen Anforderungen ihres Dienstes immer, bei Tag und bei Nacht, nachgekommen sind. Wenn Beschwerden der Landbevölkerung gegen die Post vorliegen, so sind sie nicht gegen einzelne Angestellte gerichtet, sondern vielmehr gegen ein System, welches noch heute nicht aufgehört hat, das alte System: Quod non est in actis, non est in mundo, nämlich das System, daß zu viel geschrieben wird und der Geschäftsgang ein zu langwieriger ist.

Die Beschwerden auf dem Lande richten sich besonders dagegen, daß so viele Postfahrten eingestellt worden sind. Es ist dies für die Landbevölkerung tatsächlich von den schwersten Folgen begleitet. Gegenden, welche ohnedies abseits vom Verkehr liegen, sind nun vollständig von der Welt abgeschlossen, weil die Postfahrten entweder ganz aufgehört haben oder auf ein Mindestmaß beschränkt worden sind. Wenn man gesagt hat, es sei nicht möglich, die Postfahrten aufrecht zu erhalten, weil der Fahrpostverkehr ein ganz geringer ist, so möchte ich darauf hinweisen, daß dieser natürlich ein ganz geringer sein muß, wenn nur wenige Postfahrten sind, und sich gewiß heben wird, wenn genug Postfahrten sind, so daß die Leute nicht andere Mittel in Anspruch nehmen müssen, um ihre Pakete zu befördern. Wir sind Klagen und Bitten aus allen Gebieten Steiermarks zugekommen. Ich möchte daher bitten, daß die Postfahrten doch in einem Maße eingerichtet werden, daß den Bedürfnissen der Landbevölkerung Rechnung getragen ist.

Eine weitere Beschwerde der Landwirtschaft richtet sich gegen die gänzliche Sonntagsruhe. Die Landbevölkerung sieht ja vollständig ein, daß die Postangestellten auch einen Ruhetag brauchen. Darüber ist niemand im Zweifel. Aber man muß bedenken, daß es doch dem Bauer, besonders jetzt zur Sommerszeit unmöglich ist, mit der Post in Verbindung zu treten, wenn er nicht am Sonntag die Möglichkeit hat, ins Postamt zu kommen. Es wäre daher wünschenswert, wenn die Postämter am Sonntag wenigstens in beschränktem Maße, vielleicht auf eine Stunde, geöffnet würden, zumal die Bahnen jetzt an Sonntagen den Nahverkehr wieder eingeführt haben. (Abgeordneter Zelenka: Hört!

Hört!) Mein lieber Herr Abgeordneter Zelenka, Sie mögen den Kopf schütteln, wie Sie wollen, es ist die Post auch wegen des Bauern da und es hat auch der Bauer ein Recht darauf, daß er die Postanstalt benutzen kann. Und er kann sie eben nur am Sonntag benutzen. Wir sprechen ja nicht von einem vollständigen Sonntagsdienst, sondern nur von einem ganz beschränkten Sonntagsverkehr.

Eine weitere Beschwerde gegen die Postanstalt liegt auch darin, daß so viele Verspätungen bei Briefen und allen möglichen Postsendungen vorkommen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß man alte, verdiente Beamte zwangsweise pensioniert und dafür junge, unerfahrene Leute aufgenommen hat, welche eine mangelhafte Vorbildung haben. Man kann daher nicht verlangen, daß sie den Dienst so beherrschen, wie es nötig wäre. Ich möchte den Herrn Staatssekretär bitten, diese Beschwerden der Landbevölkerung zur Kenntnis zu nehmen und nach Möglichkeit dafür Sorge zu tragen, daß sie aus der Welt geschafft werden. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident **Hausler**: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete **Hauzeis**.

Abgeordneter **Hauzeis**: Hohe Nationalversammlung! Es hat mich als Tiroler und Oberinntaler besonders befriedigt, soeben aus dem Munde des Herrn Staatssekretärs für Verkehrswesen hören zu können, daß für die Elektrifizierung der Arlbergbahn in Tirol und für den Bau der Bahn von Landeck nach Tözens außer den im Budget bereits eingestellten Summen auch weitere Beträge im nächsten Budget werden zur Verfügung gestellt werden.

Die Elektrifizierung der Arlbergbahn wird von den beiden Kraftquellen an der Auez und am Spullersee erfolgen, wie der Herr Staatssekretär uns mitgeteilt hat, und diese beiden Werke dürften dem Betriebe hinreichend Kraft zu liefern vermögen. Allenfalls könnte ein drittes Werk zur Versorgung der Vinschgaubahn mit elektrischer Energie errichtet werden und damit dürfte wohl der Bedarf der Staatsbahnen in Tirol an elektrischer Kraft gedeckt sein. Nun werden aber hoffentlich die Staatsbahnen jene Wasserkräfte freigeben, die sie sich bisher für ihre Zwecke reserviert haben. Es hat in unserem Lande ziemlich Unmut erzeugt, daß die Bahnverwaltung auf eine ganze Reihe bedeutender Wasserkräfte die Hand gelegt und dadurch dem Lande und Privatunternehmen die Möglichkeit genommen hat, diese wertvollen Naturkräfte für andere Zwecke sich dienstbar zu machen.

Für den Bahnbau Landeck—Tözens sind im Budget vorläufig drei Millionen vorgesehen. Dieser Betrag ist hauptsächlich für Instandhaltungsarbeiten

in Aussicht genommen. Wie der Herr Staatssekretär sagt, werden weitere Millionen für den Weiterbau dieser Bahnlinie im nächsten Budget vorgesehen sein. Die Bahn wurde gegen Ende des Krieges in Bau genommen und hat dank der militärischen Wirtschaft eine Summe verschlungen, mit der man in der Vorkriegszeit einen bedeutenden Teil der Bahn hätte fertigstellen können. Der für heuer vorgesehene Kredit wird bei den heutigen hohen Löhnen und der bisherigen Verwaltungsart nicht besonders weit reichen. Trotzdem sage ich dem Herrn Staatssekretär für das Entgegenkommen verbindlichen Dank und dies hauptsächlich deshalb, weil damit vor aller Welt bekundet ist, daß der Bahnbau, wie man zu sagen pflegt, nicht stecken bleibt, sondern seine Fortsetzung findet.

Wenn ein Teil der Bevölkerung des Oberinntales sich damit abfinden möchte, die Bahn als Schmalspur mit einem Anschlusse bei Pfunds an die Engadinerbahn erstellt zu sehen, nach dem Sprichworte: „Besser etwas als nichts“, soll meines Erachtens doch unbedingt an dem ursprünglichen Projekte festgehalten und die Bahn als normalspurige Vollbahn in der Richtung gegen Reschen-Scheideck gebaut werden. Italien hat wohl nicht ohne Absicht eine Bestimmung hinsichtlich dieser Bahnlinie in den nicht genug zu beklagenden Friedensvertrag von Saint Germain aufnehmen lassen und dieses Italien wird sicherlich oder sagen wir hoffentlich ein Interesse an diesem Baue durch ausgiebige materielle Unterstützung bekunden, einsehend, daß von dem total verarmten Österreich die Übernahme dieser Kosten unmöglich verlangt werden könne. Ist diese zweite Verbindung mit dem Süden, in der Vergangenheit soviel begehrt und so lange erhofft, hergestellt, dann wird es hoffentlich auch zum Baue der Fernbahn kommen, von der ja nur das Mittelstück Innsbruck—Vermos fehlt. Damit wäre in modernster Weise wieder jener alte Handelsweg geöffnet, auf dem sich durch viele Jahrzehnte der Warenaustausch zwischen Oberitalien und Süddeutschland, beziehungsweise Venedig und Augsburg vollzogen hat. Sowohl Italien als das rasch aus der Erniederung sich emporarbeitende Deutschland, beide müssen ein großes Interesse daran haben, sich durch die Überschienung von Reschen-Scheideck und den Fern einander nähergebracht zu sehen.

Nun möchte ich eine Bitte vorbringen. Bei der Feststellung der Trasse für die Vinschgaubahn — bezüglich der Fernbahn sind wir leider noch nicht so weit — möge man auch auf die lokalen Interessen nach Möglichkeit Rücksicht nehmen. Ich glaube, daß das bei einigem guten Willen möglich ist.

Weiters möchte ich ersuchen, mit der Grund-einlösung auf der Strecke Landeck—Tözens, wenigstens soweit die Gründe okkupiert sind, vorzugehen, und in erster Linie Besitzer zu befriedigen, die schwer

darunter leiden, daß es nicht schon längst geschehen ist.

Gelegentlich der Beratung des Voranschlages für das Staatsamt für Volksernährung hat der Herr Staatssekretär es für notwendig gehalten, darauf hinzuweisen, wie viele Waggons Zucker auf dem Wege von der Fabrik zur Zentralstelle verschwunden sind. Wenn schon von einem der staatlich bewirtschafteten Artikel so große Mengen den Bestimmungsort nicht erreicht haben, was mag dann von all den Gütern auf dem Bahntransporte verschwunden sein, die der Bahn zur Beförderung übergeben worden sind. Es wäre interessant zu erfahren, welche Summe die Bahnverwaltung für gestohlene Sendungen hat ersetzen müssen.

Ich möchte den Herrn Staatssekretär ersuchen, auf diesem Gebiete etwas Ordnung zu schaffen. Wenn ich das verlange, so leidet mich hierbei nicht im geringsten eine Animosität gegen diese Kategorien von Staatsbediensteten; im Gegenteil, ich glaube, daß sich zu solchen Handlungen einzelne, nur ein verschwindender Bruchteil derselben hat hinreißen lassen. Doch Recht und Gesetz müssen in allererster Linie die Staatsbediensteten selbst respektieren, sonst gibt's kein Entkommen aus dem Sumpfe, in dem wir stecken.

Nun noch einige Worte über die Erhöhung der Eisenbahntarife. Die Personentarife der Eisenbahnen haben eine Höhe erreicht, daß fast nur reiche Leute und Schieber die Bahn für Fernfahrten benutzen können. Das gewöhnliche Menschenkind kann für die Kosten nicht aufkommen; es ist gezwungen daheim zu bleiben. Ähnliches gilt von den Frachttarifen. Gewisse Güter können der Bahn zur Beförderung kaum mehr übergeben werden, weil es sich nicht rentiert wegen der weiteren Erhöhung der Bahntarife. Die vernachlässigte Reichsstraße wird wieder eine bessere Frequenz aufweisen können. Aber gut, wenn schon die Bahnverwaltung zur Minderung des Betriebsabganges zu einer solchen Maßregel greifen mußte, dann sagt sich die Bevölkerung, warum geschieht das auch nicht einer anderen Klasse von Staatsbürgern gegenüber, und zwar bezüglich der Eisenbahnbediensteten. Damit will ich nicht die Begünstigungen, welche die Bahnbediensteten gegenwärtig für monatliche Freifahrten ihrer Familienmitglieder genießen, abgestellt wissen. Ich will auch nicht abgestellt wissen eine feste Zahl von Fahrten zu ermäßigten Preisen. Auch diese soll dem Bahnbediensteten, dem aktiven und pensionierten bleiben, aber daß sie wahllos so oft die Bahn gegen Lösung der sogenannten Regiekarte benutzen dürfen, das scheint der Bevölkerung ein bißerl viel zu sein. Es ist mir in verschiedenen Wählerversammlungen versichert worden, daß man das in der Bevölkerung

draußen — diese ungleiche Behandlung — sehr unliebsam empfindet. Da wird Abhilfe notwendig sein.

Ich will mich auf diese wenigen Bemerkungen beschränken und schließen. (Beifall.)

Präsident Hausser: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Eisenhut.

Abgeordneter Eisenhut: Hohes Haus! Ich habe mich zum Worte gemeldet, um einige Wünsche und Beschwerden meines Wahlkreises vorzubringen. Erstens möchte ich bezüglich des Grenzverkehrs den Herrn Staatssekretär bitten, daß getrachtet wird, daß so rasch als möglich endlich die Revisionskommissionen zusammengezogen werden. Heute wird bei uns in Grubbach eine Stunde revidiert und dann wird in Laa revidiert. Das muß endlich geregelt werden, weil dadurch unbedingt eine Stunde Verspätung herauswächst. Auch infolge der Einführung der Sommerzeit — die Tischehen haben sie bekanntlich nicht eingeführt — entsteht eine Verspätung von einer Stunde. Hin und wieder kommt es auch vor, daß die Herren Nachbarn den Zug früher herüberlassen. Infolgedessen können sich die Passagiere darauf nicht verlassen und erst vor wenigen Tagen ist es wieder geschehen, daß die Leute der Meinung waren, der Zug kommt infolge der alten Zeit um eine Stunde später und mit Verspätung haben sie auch noch gerechnet und so ist ihnen der Zug, wie man so sagt, vor der Nase weggefahren.

Schon im Finanz- und Budgetausschuß habe ich den Bau einer Schleife zwischen der Nord- und der Ostbahn in Laa angeregt. Ich habe damals vom Herrn Staatssekretär eine schriftliche Erledigung bekommen, daß die Schleife im Jahre 1920 gebaut werden wird. Bisher konnten wir nichts davon beobachten und ich möchte den Herrn Staatssekretär bitten, daß das Jahr nicht vergeht, ohne daß die Schleife hergestellt wird, die für die Öffentlichkeit hinsichtlich der Approvisionierung, der Schotterverföhrung usw. von großer Bedeutung ist. Früher war das nicht so dringend, weil die Züge über Tschecho-Slowakien geleitet worden sind, aber heute muß die Schleife hergestellt werden, damit im Inlande die Verbindung hergestellt wird.

Es war auch der Wunsch von mir ausgesprochen worden, daß der Lokalzugsverkehr von Mistelbach bis Laa verlängert wird, weil wir in unserer Gegend keinen ausgesprochenen Lokalzugsverkehr wie etwa von Wien nach Sankt Pölten oder von Wien nach Stockerau haben. Die 20 Kilometer lange Strecke von Mistelbach bis zur Grenze hat keine Verbindung, es gehen täglich zwei Züge hinaus und zwei herein und nach der Ansicht der Bevölkerung wäre es leicht zu machen, daß die Züge weitergeführt werden. Es wird gesagt, daß in

Da keine Anlagen vorhanden sind, daß die Züge umkehren können; es muß eben getrachtet werden, daß solche Umkehranlagen geschaffen werden.

Auch bezüglich der Post möchte ich einiges vorbringen. Ich fühle mich verpflichtet, das zu tun. Wir haben jetzt infolge der hohen Anforderungen, die von den Fuhrwerkern gestellt werden, bei vielen Postämtern den Fahrverkehr überhaupt eingestellt und auch in meiner Gegend sind mehrere Postämter, bei denen überhaupt niemand mehr zur Post fährt. Die Postverwaltung ist nicht imstande, die hohen Beträge zu bezahlen und für billige Preise fährt niemand. Einmal nimmt der Milchwagen die Post mit oder gelegentlich ein anderer Wagen, dann holt sie wieder der Briefträger. Der Postverkehr ist derart, daß wir immer erst am anderen Tage die Post bekommen. Bezüglich der Telegramme ist das selbe. Die Telegramme werden mit der Briefpost versendet und die Bevölkerung kann es nicht begreifen, daß man sich zwar den Betrag für das Telegramm zahlen läßt und dennoch die Telegramme als Briefe versendet. Da möchte ich bitten, daß endlich Abhilfe geschaffen wird. Wir haben uns jetzt diese Zustände die längste Zeit gefallen lassen, wir sind vor den Toren Wiens und sind, was die Post anbelangt, vollständig abgesperrt.

Ich glaube, mit Rücksicht auf die Kürze der Zeit mich nicht weiter auf andere Fragen einlassen zu sollen und möchte nur den Herrn Staatssekretär bitten, auch diese Fragen zu erwägen, damit ehestens Abhilfe geschaffen wird und in der nächsten Budgetberatung nicht wieder die alten Klagen vorgebracht werden müssen. (Beifall.)

Präsident **Hausler**: Zum Worte gelangt Herr Abgeordneter **Klezmayr**.

Abgeordneter **Klezmayr**: Hohes Haus! Meine Herren Vorredner haben bereits ein Klage- lied über die verschiedenen Schwierigkeiten beim Verkehrswesen angestimmt und auch ich möchte mir gestatten, in dieses Lied einzustimmen. Doch will ich mich bescheiden, Ihre Aufmerksamkeit nicht sehr lange in Anspruch zu nehmen. Wenn der Herr Abgeordnete Thanner erwähnt hat, daß speziell die Verkehrsverhältnisse der Strecke St. Valentin—Steyr schlecht sind, so möchte ich darauf hinweisen, daß sie in der Strecke von Steyr durch das Ennstal nach Klein-Neißling noch bedeutend schlechter sind. Wir hatten dort, obwohl die Stadt Steyr die zweitgrößte Stadt in Oberösterreich ist, in den letzten sechs Monaten nur eine Zugverbindung durch gemischte Züge. Wie diese Züge verkehren, will ich durch folgendes illustrieren. Während die Strecke von Steyr nach Klein-Neißling eine Gehzeit von zehn Stunden erfordert, hatten die Züge eine Fahrzeit von sechs Stunden, so daß die Leute im Ennstal,

die in Steyr bei der Behörde etwas zu tun haben, drei Tage brauchen, um irgendeine Angelegenheit in Steyr zu erledigen; daß diese Zustände auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt Steyr selbst ungünstig eingewirkt haben, ist wohl klar. Alle Vorstellungen bei der Staatsbahndirektion in Linz führten nur zu dem Ergebnis, daß man sagte, der Kohlenmangel ist schuld daran, daß nicht eine bessere Verbindung hergestellt werden kann. Wir haben andere Bahnlinien, die vielleicht keine so große wirtschaftliche Bedeutung besitzen, aber eine bessere Zugseinteilung besitzen. Daher möchte ich bitten, daß in Zukunft gerade der Stadt Steyr, die eine große Industrie beherbergt und viele Arbeiter besitzt, die gezwungen sind, außerhalb der Stadt zu wohnen, von der Staatsbahndirektion, beziehungsweise vom Staatsamt für Verkehrswesen eine bessere Unterstützung und eine wohlwollendere Behandlung zuteil wird.

Ich möchte noch einen zweiten Punkt erwähnen. Im vorigen Jahre hat ein Abgeordneter den Antrag gestellt, die Bahnhofe von Garsten und Steyr umzubauen. Der Bahnhof von Steyr besteht seit der Erbauung der Bahn, seit den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Wie die Verhältnisse dort sind, darüber will ich mich heute nur ganz kurz äußern. Der Bahnhof ist in einer Form gebaut, die eine nahezu unmögliche ist, und da auch die Industrieanlagen und der Verkehr zugenommen haben, ist man schon früher an die Staatsbahndirektion herangetreten, um einen Umbau des Bahnhofes zu erreichen. Man hat im Jahre 1914 beabsichtigt, einen entsprechenden Umbau in Angriff zu nehmen. Leider ist der Krieg dazwischen gekommen und man mußte diesen Plan wieder auf die lange Bank schieben. Nun sind weitere Schritte unternommen worden, die aber vorläufig nicht zur Verwirklichung kommen können, da die Frage des Baues eine schwer zu lösende ist. Es fehlt an dem nötigen Baumaterial und auch die sonstigen Verhältnisse verhindern die Ausführung des Baues. Wir können aber für die Zukunft auf dieses Projekt nicht verzichten und müssen daher das Staatsamt für Verkehrswesen ersuchen, in der nächsten Zeit mit dem Umbau dieses Bahnhofes zu beginnen. Notwendig wird ein vollständiger Neubau des Aufnahmsgebäudes sein, unter Berücksichtigung eines Bahnhofpostamtes, ein vollständiger Neubau der Magazine und Kanäleigebäude sowie der Rampen und Heizhausanlagen, ein grundlegender Ausbau der Gleisanlagen und eine Erweiterung der verkehrshindernden Durchfahrt in der Dambeggasse. Nur bei Durchführung aller dieser Maßnahmen kann den dringendsten Verkehrsbedürfnissen der Stadt Steyr und ihrer Bevölkerung Rechnung getragen und die auf viele Jahrzehnte zurückreichende Zurücksetzung dieser Stadt einigermaßen gutgemacht werden.

Wenn ich noch den Bahnhof von Garsten erwähne, so sind die Verhältnisse dort noch desolater als selbst in Steyr. Ich bemerke, daß Garsten ein großer Umschlagplatz ist, da dort die Steyrtalbahn einmündet. Da die Steyrtalbahn eine schmalspurige, die Staatsbahn aber eine normalspurige ist, müssen sämtliche Frachten dort umgeladen werden. Die Durchführung dieser Umladungen erfordert daher eine bedeutende Arbeit.

Nun muß ich bemerken, daß die Staatsbahn dort kein einziges Magazin besitzt. Nur die Steyrtalbahn hat ein kleines Magazin. Sämtliche Frachten, die dort auf- oder abgeladen werden, müssen von dem Empfänger direkt aus dem Waggon entnommen werden. Die Fuhrwerke müssen zwischen den Gleisen aufgestellt werden und nicht selten ist es vorgekommen, daß die Entladung der Waggons zwischen den rollenden Zügen vorgenommen werden mußte. Wie lebensgefährlich dies für die Beteiligten ist, ist begreiflich.

Noch größer aber ist die Verantwortung für die dortigen Stationsbeamten, weil sich jeden Tag größere Unglücksfälle ereignen können. Um nur einen kleinen Begriff von der Größe des Wirtschaftsbetriebes auf dem Bahnhof Garsten zu geben, möchte ich erwähnen, daß nach der Statistik in den Jahren 1916, 1917 und 1918 nicht weniger als 43.633 Waggons abgestellt und 359.311 Millionen Kilogramm Frachtgüter auf-, ab- und umgeladen wurden.

Die Gebäude sind sämtliche aus Holz. Nur das Kanzleigebäude, beziehungsweise der Unterbau ist aus Mauerwerk. Ich verweise darauf, daß die Kanzlei im Magazin 1 Meter 50 Zentimeter lang und 1 Meter 50 Zentimeter breit ist, daß die Mannschaftskaserne, wo 15 Mann untergebracht sind, wo sie die Speisen usw. einnehmen müssen, nur 3·7 Meter lang, 2·9 Meter breit und 2·6 Meter hoch ist; daß dies für die Unterbringung von 15 Bahnangestellten kein entsprechender Raum ist, ist vollständig logisch und begreiflich. Ich möchte mir daher erlauben, um endlich auch auf dieser Grundlage einen Schritt nach vorwärts zu kommen, dem hohen Hause folgende Entschliebung zu unterbreiten (*liest*):

„Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Finanzgesetze für das Verwaltungsjahr 1920/21 für Umbau der Bahnhöfe und deren Anlagen in Steyr und Garsten unter Rubrik „bauliche Herstellungungen“ den noch zu berechnenden Betrag einzusetzen.“

Wenn ich mir erlaube, das hohe Haus um Annahme dieser Entschliebung zu bitten, so soll dieses damit bekunden, daß man diese Einrichtungen, in denen das Leben der Angestellten und der dort Beschäftigten gefährdet ist und die den hygienischen und verkehrsmäßigen Anforderungen nicht mehr

entsprechen, beseitigen soll. Nachdem wir schon oft Gelegenheit gehabt haben, Erinnerungen an die alte Monarchie, ob es nun begründet war oder nicht, zu entfernen, so bitte ich, daß auch diese Erinnerung an die Monarchie verschwinde und modernen Einrichtungen Platz mache. Ich hoffe, daß es infolge besserer Zuschübe von Kohlen möglich sein wird, daß das Staatsamt für Verkehrswesen in Zukunft mit Vollampf den Wünschen der Bevölkerung entgegenkommt. (*Beifall*.)

Präsident Dr. Dinghofer (*welcher während der vorstehenden Rede den Vorsitz übernommen hat*): Es ist niemand mehr zum Worte gemeldet; die Debatte ist geschlossen.

Ich stelle fest, daß die vom Herrn Abgeordneten Ritzmayr beantragte Entschliebung genügend unterstützt ist und daher in Verhandlung steht. Das Schlußwort hat der Berichterstatter Schiegl.

Berichterstatter **Schiegl**: Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Hauers hat den Wunsch geäußert, es möge bekanntgegeben werden, in welcher Weise der Staatsschatz durch die Eisenbahndiebstähle geschädigt wurde. Ich will ausdrücklich darauf aufmerksam machen, daß in dem schriftlichen Berichte auf Seite 19 vermerkt ist, daß für das erste Halbjahr 1919 ein Betrag von 12½ Millionen Kronen in Betracht kommt. Für die spätere Zeit kann noch keine Ziffer genannt werden, nachdem die Erhebungen hinsichtlich der Eisenbahndiebstähle noch nicht vollständig abgeschlossen sind.

Der Herr Abgeordnete Dersch war der Meinung, daß es schlimm sei, wenn die Söhne von Bauern bei der Eisenbahn Unterkunft finden, und war ferner der Meinung, daß wir Leute zum Dienstmachen und nicht zum Faulenzen brauchen. Ich glaube, Sie sind mit mir einer Meinung, daß wir kein besonderes Interesse daran haben, daß die Söhne der Bauern bei der Eisenbahn Unterkunft finden. Ich meine aber andererseits, daß diese allgemeine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Dersch auch nicht zutreffend war. Denn wenn vom Faulenzen gesprochen wird, so könnte das höchstens in jenen Fällen sein, wo vielleicht Bauernsöhne mit der nötigen Menge an Eiern, Butter und Mehl ausgestattet sind, wodurch es ihnen möglich wird, einen leichteren Dienst zu versehen. Aber im allgemeinen kann nicht zugegeben werden, daß bei der Eisenbahn nur Faulenzer vorhanden sind, obwohl wir andererseits wieder der Meinung sind, daß, wenn diese Fälle auch nur sporadisch vorkommen, sie uns doch auch unangenehm sein müssen, weil selbstverständlich durch ein solches Vorgehen einerseits eine ungleiche Behandlung des Personals eintritt.

Der Herr Abgeordnete Pischitz hat uns hier eine ganze Reihe von Terrorakten aus Linz zum

besten gegeben. Es ist natürlich nicht möglich, hier die Fälle zu untersuchen und festzustellen, wie sie sich abgespielt haben und wie weit sie erledigt sind. Wenn die Mitteilungen des Herrn Abgeordneten Bishitz vollkommen den Tatsachen entsprechen, so ist es klar, daß wir mit diesen Dingen nicht einverstanden sein können.

Es ist aber auch, wenn ich schon parteimäßig sprechen kann, vom Standpunkte des Sozialdemokraten nicht angenehm, Mitglieder in die Organisation hereingepreßt zu bekommen. Andererseits meine ich, daß über diese Dinge nur von einer Seite das Wort ergriffen werden sollte, die in früheren Zeiten keine Akte des Terrors verübt hat. Ich erinnere nur an den Ausspruch des seinerzeitigen Bürgermeisters und Parteichefs Dr. Karl Luager, der ausdrücklich erklärt hat, Sozialdemokraten und Schönnerianer werden nicht angestellt und der sogar einen Eid abgenommen hat, daß niemand, der in städtischen Diensten ist, jemals Sozialdemokrat oder Schönnerianer wird, sicherlich ein Gewissenszwang, der sehr weit geht. Ich erinnere auch an die Maßregelungen, die bei den Wiener Straßenbahnen stattgefunden haben.

Es sind im Laufe der Verhandlungen zwei Entschlüsse eingebracht worden, und zwar vom Herrn Abgeordneten Klezmayer und Genossen und von den Herren Abgeordneten Gabriel, Gröger, Hubmann und Genossen. Ich erlaube mir, dem hohen Hause zu beantragen, diese Entschlüsse dem Finanz- und Budgetausschusse zuzuweisen.

Präsident Dr. Dinghofer: Ich erteile dem zweiten Herrn Berichterstatter, dem Herrn Abgeordneten Steinegger das Wort.

Berichterstatter Steinegger: Ich verzichte!

Präsident Dr. Dinghofer: Der Herr Berichterstatter Steinegger verzichtet auf das Wort, infolgedessen kommen wir zur Abstimmung und ich bitte, die Plätze einzunehmen.

Ich bitte diejenigen Frauen und Herren, welche der Gruppe XVII: „Verkehrswesen“, Kapitel 29 bis einschließlich 32, im Sinne der Anträge des Finanz- und Budgetausschusses ihre Zustimmung geben wollen, sich von ihren Sitzen zu erheben. (*Geschicht.*) Diese Gruppe „Verkehrswesen“ ist angenommen.

Es liegen dann noch Entschlüsse vor, und zwar zum Kapitel 29 zwei Entschlüsse des Herrn Berichterstatters Schiegl, dann zum Kapitel 32 eine Entschluß des Herrn Bericht-

erstatters Steinegger und eine Entschluß des Herrn Abgeordneten Zelenka. Diese vier Entschlüsse sind vom Finanz- und Budgetausschusse aufgenommen und werden Ihnen empfohlen.

Ich bitte diejenigen Frauen und Herren, welche diese vier Entschlüsse annehmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (*Geschicht.*) Sie sind angenommen.

Dann liegen noch zwei Entschlüsse vor, und zwar ein Entschlußsantrag des Herrn Abgeordneten Gabriel und Genossen und eine Entschluß des Herrn Abgeordneten Klezmayer und Genossen. Hinsichtlich dieser beiden Entschlußsanträge beantragt der Herr Berichterstatter die Zuweisung an den Finanz- und Budgetausschusse.

Ich bitte diejenigen Frauen und Herren, welche der Zuweisung dieser beiden Entschlußsanträge an den Finanz- und Budgetausschusse zustimmen wollen, sich von den Sitzen zu erheben. (*Geschicht.*) Das ist angenommen.

Wir kommen somit zum Schlusse der heutigen Sitzung und ich schlage die nächste Sitzung für morgen Donnerstag, den 20. d. M., um 11 Uhr vormittags, mit folgender Tagesordnung vor:

1. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Staatsregierung (841 der Beilagen), betreffend die Verwendbarkeit der von der Gemeinde Wien auf Grund des mit dem niederösterreichischen Landesgesetz vom 28. April 1920, L. G. Bl. Nr. 285, bewilligten Anlehens auszugehenden Schatzscheine zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien (848 der Beilagen).

2. eventuell: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Staatsregierung (814 der Beilagen), betreffend die Gebühren der österreichischen Wehrmacht (Heeresgebührengesetz).

3. Fortsetzung der Spezialdebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Verwaltungsjahr 1919/20 (667 und 840 der Beilagen).

Wird gegen diesen Vorschlag irgendeine Einwendung erhoben? (*Niemand meldet sich.*) Es ist nicht der Fall, somit erscheint Tagesordnung und Zeit genehmigt.

Ich erkläre die Sitzung für geschlossen.

Schluß der Sitzung: 4 Uhr 30 Minuten nachmittags.

