

Stenographisches Protokoll.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

V. Gesetzgebungsperiode.

Freitag, 17. Dezember 1948.

Inhalt:

1. Bundesregierung.

- a) Schriftliche Beantwortung der Anfrage 280/J (S. 2905);
- b) Zurschrift des Bundeskanzlers, betreffend die Betrauung des Bundesministers Altenburger mit der zeitweiligen Vertretung des Bundesministers für Unterricht Dr. Hurdes (S. 2905).

2. Ausschüsse.

Zuweisung des Antrages 175/A (S. 2905).

3. Verhandlung.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (712 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1949 (752 d. B.).

Spezialdebatte:

Gruppe XII, bestehend aus Kapitel 22: Ernährungswirtschaft.

Spezialberichterstatte: Proft (S. 2905); Redner: Koplenig (S. 2907), Appel (S. 2911), Rupp (S. 2917), Weikhart (S. 2921) und Hinterndorfer (S. 2923); Ausschlußentschließung, betreffend den Lebensmittelbezug in den Randgemeinden von Wien (S. 2907).

Gruppe XIII, bestehend aus Kapitel 23: Energiewirtschaft und Elektrifizierung.

Spezialberichterstatte: Gföller (S. 2925); Redner: Elser (S. 2925), Rauscher (S. 2931) und Rainer (S. 2934).

Gruppe XIV, umfassend Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen. Spezialberichterstatte: Gumplmayer (S. 2938);

Redner: Elser (S. 2940), Rauscher (S. 2947), Geißlinger (S. 2950), Brunner (S. 2955), Voithofer (S. 2957), Dr. Gschnitzer (S. 2961) und Ing. Strobl (S. 2963).

Ausschlußentschließungen, betreffend Vorlage eines Entwurfes über ein Pensionsüberleitungsgesetz, betreffend Anwendung der Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen auf die KÖB-Bediensteten und betreffend Aufhebung der Drosselung der Postzustellung in den ländlichen Bereichen (S. 2940).

Abstimmungen:

Annahme der Gruppen VI, VII, VIII, X und XI (S. 2921);

Annahme der Ausschlußentschließungen zu den Gruppen VI, VII, VIII, X und XI sowie der gemeinsamen Entschluß Dr. Pernter-Dr. Zechner zu der Gruppe VI (S. 2921).

Eingebracht wurden:

Anträge der Abgeordneten

Gumplmayer, Prinke und Genossen auf Verlängerung der teilweisen Steuerfreiheit von Überstunden (176/A);

Scheibenreif, Tazreiter, Traußnig, Strommer, Ing. Babitsch, Rupp und Genossen auf Abänderung der Vorschriften für Anmeldezwang bei Hausschlachtungen und Mahlscheinzwang bei Hausvermahlungen für Produzenten, die ihrer Lieferungspflicht nachgekommen sind (177/A).

Anfragebeantwortung:

Eingelangt ist die Antwort

des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Abgeordneten Brunner und Genossen (240/A.B. zu 280/J).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 10 Minuten.

Präsident **Kunschak**: Die Sitzung ist eröffnet.

Der eingelangte Antrag 175/A wurde dem zuständigen Ausschuß zugewiesen.

Die schriftliche Beantwortung der Anfrage 280/J wurde den anfragenden Mitgliedern des Hauses übermittelt.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abg. Grubhofer, den Einlauf zu verlesen.

Schriftführer **Grubhofer** (liest): „Der Herr Bundespräsident hat mit Entschluß vom 14. Dezember 1948 über meinen Antrag gemäß Artikel 73 des Bundes-Verfassungsgesetzes für die Dauer der zeitweiligen Verhinderung

des Herrn Bundesministers für Unterricht Dr. Felix Hurdes den Herrn Bundesminister Erwin Altenburger mit der Vertretung des genannten Bundesministers betraut.

Hievon beehre ich mich, mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme die Mitteilung zu machen. Figl.“

Präsident: Wird zur Kenntnis genommen.

Wir gelangen zur Spezialdebatte über die Gruppe XII des Bundesvoranschlages mit dem Kapitel 22: Ernährungswirtschaft.

Spezialberichterstatte **Proft**: Hohes Haus! Der Aufgabenkreis des Ministeriums für Volks-ernährung ist die Versorgung der Bevölkerung

mit Nahrungsmitteln im Ausmaße von 2100 Kalorien. Die Bevölkerung beträgt 7.071.390 Personen. Die Aufbringung von Lebensmitteln aus der inländischen Produktion ist bekanntlich Sache des Landwirtschaftsministeriums. Die übrigen Nahrungsmittel, die für die Versorgung erforderlich sind, müssen aus dem Ausland aufgebracht werden.

Das Kapitel 22 des Bundesvoranschlages für 1949 wurde in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses am 23. November 1948 beraten. Der Gesamtaufwand für die Titel 1 bis 3 beträgt 5.730.700 S, das ist gegenüber dem laufenden Jahr um 692.000 S weniger. Die Personalkosten im Betrage von 3.645.300 S sind, obwohl ein Ersparnis von 13 Dienstposten erzielt werden konnte, dennoch fast in gleicher Höhe geblieben, weil durch das Lohn- und Preisabkommen vom September dieses Jahres der Personalaufwand steigen mußte und außerdem weil unter den Bundesbediensteten des Ernährungsministeriums Personen tätig sind, die wegen ihrer besonders gearteten Qualifikation meist in etwas vorgerücktem Lebensalter eingestellt wurden und für die auch eine bessere Bezahlung notwendig ist. Der Personalstand beträgt 322, davon sind 129 als Ernährungsinspektoren tätig. Der Sachaufwand beträgt 2.085.400 S. Auch diese Post ist niedriger als im Vorjahr, weil sich die Beiträge zu internationalen Organisationen auf 50.000 S gesenkt haben und auch die mit den Lebensmittelspenden zusammenhängenden Agenden sich verringert haben, denn die Spendentätigkeit sinkt mit der Zeit. Der für die Bewirtschaftung der Lebensmittelspenden im Vorjahr notwendig gewesene Betrag von 630.000 S ist also in diesem Jahr nicht nötig und ist auf ein Erfordernis von nur 60.000 S herabgesetzt. Die Einnahmen sind mit 68.300 S veranschlagt. Somit ergibt sich also ein Nettoerfordernis von 5.662.400 S.

Die Gesamtzahl der Verbraucher beträgt, wie ich schon erwähnt habe, über sieben Millionen Personen. Davon sind Selbst- und Teilselbstversorger 1.870.769, von diesen sind 1.300.000 Personen in der Landwirtschaft tätig. 5.200.621 Personen sind Nichtselbstversorger.

Im Laufe dieses Jahres ist es gelungen, die Anzahl der Kalorien, die der Bevölkerung zugeteilt werden können, auf 2100 hinaufzusetzen. Am 9. November 1947 betrug das Ausmaß an Kalorien noch 1600, bis 20. Juni 1948 1700, am 12. September 1948 wurde schließlich die Kalorienmenge von 1800 auf 2100 erhöht. Hohes Haus! Das kann man wohl als einen Erfolg der unermüdlichen Arbeit unseres Ministers für Volksernährung

Otto Sagmeister hinstellen, denn die Sorge für die Aufbringung der Lebensmittel ist ja auch wegen der geteilten Kompetenzen etwas schwierig.

Ich möchte hier die Bemerkung einschalten, daß der Ausschuß für Volksernährung, den das Hohe Haus seinerzeit eingesetzt hat, in diesem Jahr nicht getagt hat, obwohl die Sorgen für die Volksernährung ganz bestimmt nicht wenige waren. Der Grund, weshalb der Ausschuß nicht getagt hat, liegt nicht etwa in der Saumseligkeit seiner Mitglieder, sondern es gibt ja, wie dem Hohen Hause bekannt ist, ein Ernährungsdirektorium. Die Arbeiten dieses Direktoriums haben die Einberufung des Ausschusses überflüssig gemacht.

Bestimmte Gruppen von Personen bekommen zu den 2100 Kalorien Zulagen. Solche Zulagenkarten erhalten die Arbeiter, Schwerarbeiter, Schwerstarbeiter und werdende und stillende Mütter. Arbeiterzulagenkarten bekommen 1.104.611 Personen, Schwerarbeiterzulagenkarten 460.775, Schwerstarbeiterkarten 47.166 und Karten für werdende und stillende Mütter 97.683 Personen. In Wirklichkeit stellen die Länder gewöhnlich höhere Anforderungen, aber die Bewilligung einer höheren Anzahl von Zulagenkartenbeziehern hängt von der Zustimmung der alliierten Mächte ab. Es ist uns bisher nicht gelungen, für eine größere Anzahl als die eben genannte Zulagenkarten zu bekommen.

Die Aufbringung der notwendigen Lebensmittel wird im nächsten Jahr zu 63 Prozent aus dem Ausland erfolgen müssen. Der Minister für Volksernährung Otto Sagmeister war, wie dem Hohen Hause bekannt ist, vor wenigen Wochen aus Anlaß von Beratungen hinsichtlich der Versorgung aus dem Marshall-Plan in den Vereinigten Staaten. Das Wirtschaftsjahr des Marshall-Planes dauert bekanntlich vom 1. Juli bis 30. Juni. Unser Wirtschaftsjahr aber beginnt am 1. Oktober und endet mit 30. September.

Für das folgende Jahr werden Österreich zur Verwendung bis zum 30. September 1949 aus dem Marshall-Plan folgende Mengen an Lebensmitteln zur Verfügung stehen: 666.000 Tonnen Brotgetreide, 60.000 Tonnen Zucker, 58.500 Tonnen Fett, 18.000 Tonnen Hülsenfrüchte, 7500 Tonnen Fleisch, 5000 Tonnen Reis, 5000 Tonnen Trockenfrüchte, 2000 Tonnen Trockenei und 800 Tonnen Kaffee. Das macht 59 Prozent des Gesamterfordernisses für das Jahr 1949 aus. Dazu kommen weitere Importe im Umfang von 4 Prozent, so daß die Aufbringung aus dem Ausland 63 Prozent des Gesamtbedarfes für die sieben Millionen Verbraucher ausmacht. Es bleiben somit 37 Prozent im Inland aufzubringen, oder wenn

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2907

man es umgekehrt sagen will, 37 Prozent werden im Inland aufgebracht und 63 Prozent müssen aus dem Ausland eingeführt werden, der größte Teil also durch die Marshall-Hilfe.

Hohes Haus! Wir wissen, daß in den Tageszeitungen sehr oft die Rede davon ist, daß die Auswirkungen des Marshall-Planes für uns schwere Nachteile bringen müssen. Es wird immer darauf hingewiesen, daß durch die Einfuhr so vieler Bedarfsartikel und Nahrungsmittel in unser Land Arbeitslosigkeit entstehen müsse. Dazu möchte ich sagen: durch die Einfuhr der jetzt angeführten Lebensmittelmengen wird die einheimische Industrie in einem weiten Ausmaß bedacht werden können; es wird möglich sein, die Mühlenindustrie, die Nahrungsmittelerzeugung, die Kartoffelverarbeitung, die Fett- und Fleischwarenerzeugung, die Zucker- und die Zuckerwarenerzeugung mit Rohmaterialien zu bedenken. Daher wird nicht nur die Lebensmittelversorgung verbessert werden können, sondern auch unsere Industrie Arbeits- und Dienstmöglichkeiten erhalten.

Durch die Zuteilung der Lebensmittel aus dem Marshall-Plan wird auch die Möglichkeit bestehen, unseren Speisezettel etwas vorteilhafter zu verändern. Bis jetzt erhalten wir ziemlich viel Brot. Es ist jetzt schon so, daß manche Verbraucher nicht mehr das ganze Brotquantum beziehen. In Zukunft wird dafür Sorge getragen werden, daß etwas weniger Brot und an Stelle dessen mehr Mehl und Weißgebäck wird gegeben werden können. Das ist ganz gewiß ein Vorteil, weil die Hausfrau ja das Mehl auf verschiedenste Art verwenden kann.

Es ist zu erwarten, daß das Inland seine Ablieferungspflicht nach dem Plan für das Jahr 1949, also 37 Prozent des Gesamtbedarfes, voll erfüllen wird. Ich will nicht einen Appell an die einheimische Landwirtschaft richten, dieser ihrer Pflicht Folge zu leisten. Wir nehmen an, daß das im nächsten Jahr klaglos geschehen wird.

An der Debatte über das Kapitel Ernährungswirtschaft im Finanz- und Budgetausschuß beteiligten sich die Abgeordneten Elser, Weikhart, Rupp, Appel, Hilde Krones, Hinterndorfer, Krisch und Aichhorn. Es ist üblich, daß bei den Beratungen im Budgetausschuß der zuständige Minister anwesend ist. Ernährungsminister Otto Sagmeister befand sich aber zu dieser Zeit gerade in den Vereinigten Staaten bei den Beratungen wegen des Marshall-Planes, und so war in seiner Vertretung Vizekanzler Dr. Adolf Schärf anwesend. Vizekanzler Schärf hat die in der Debatte vorgebrachten Fragen beantwortet und ist auf alle Anregungen eingegangen.

Abg. Weikhart brachte einen Entschließungsantrag ein, der sich mit den Schwierigkeiten bei der Ernährung der Bevölkerung in den sogenannten Randgebieten beschäftigt. Wir wissen, daß die Randgebiete verwaltungsmäßig zu Wien gehören, daß aber leider die Bevölkerung dieser Gebiete die Zuteilungen nicht in der gleichen Höhe wie die Wiener Bevölkerung erhält. Daher ist die Stellung dieses Antrages gerechtfertigt gewesen.

Das Kapitel 22, Ernährungswirtschaft, wurde unverändert angenommen. Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag (liest):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 22: Ernährungswirtschaft, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1949 in der Fassung der Regierungsvorlage (712 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die dem schriftlichen Bericht beigedruckte Entschließung wird angenommen.“

Die Entschließung des Finanz- und Budgetausschusses lautet:

Seit mehr als zwei Jahren ergeben sich in den sogenannten Randgemeinden Schwierigkeiten in den Ernährungsfragen. Die Bevölkerung dieser Gebiete wird gegenüber dem ständigen wöchentlichen Lebensmittelaufwurf Wiens benachteiligt, trotzdem diese Gemeinden nach wie vor verwaltungsmäßig von Wien geführt werden.

Da nach § 3, Abs. (2), des Verfassungsgesetzes vom 1. Mai 1945, St. G. Bl. Nr. 5, über die vorläufige Einrichtung der Republik Österreich die Grenzen zwischen Niederösterreich und Wien vorläufig nach dem Stande vom 10. April 1945 bestehen bleiben und daher Randgemeinden verfassungsmäßig überhaupt nicht existent sind, wird die Bundesregierung aufgefordert, diese Angelegenheit neuerlich einer Prüfung zu unterziehen, damit der betroffenen Bevölkerung das Recht eines gleichen und damit gerechten Lebensmittelbezuges wie in Wien endlich gewährleistet wird.

Abg. Koplenig: Hohes Haus! Wir beschäftigen uns nun schon zum dritten Male in einer Budgetdebatte mit der für die österreichische Bevölkerung brennendsten Frage, der Frage unserer Ernährung. Das Bundesministerium für Volksernährung hat die Aufgabe, die Versorgung der nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung mit den notwendigen Lebensmitteln zu sichern, also eine ungeheuer wichtige Aufgabe vom Standpunkt der Erhaltung der Arbeitskraft des werktätigen Volkes und der Gesundheit unserer ganzen Bevölkerung, insbesondere unserer Jugend und unserer Kinder.

2908 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Es ist daher durchaus verständlich, wenn sehr breite Schichten unserer Bevölkerung gerade dieser Debatte ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden, und es ist auch durchaus verständlich, wenn immer breitere Schichten unserer Bevölkerung sich die Fragen stellen: wann wird es in Österreich wieder eine wirklich ordentliche und friedensmäßige Ernährung geben? was geschieht, um eine solche friedensmäßige Ernährung zu sichern?

Die Antwort auf diese Fragen hängt im wesentlichen davon ab, in welchem Maße die Produkte der inländischen Landwirtschaft der Gesamtheit der Bevölkerung zugute kommen, und das ist auch der Maßstab, mit dem man die Tätigkeit des Ernährungsministeriums messen muß. Nicht vergangene und nicht zukünftige Ministerreisen nach Amerika können uns eine ausreichende friedensmäßige Ernährung sichern, sondern dies kann nur auf zwei Wegen geschehen: einerseits durch die Ausnützung des österreichischen Bodens und andererseits durch die Ausnützung der österreichischen Industrie für unsere Ernährung, das heißt die Ausfuhr ihrer Produkte im Austausch gegen Lebensmittel. *(Zwischenrufe.)*

Wenn man heute durch die Straßen Wiens geht, wenn man sich die Auslagen der Lebensmittelgeschäfte anschaut, so hat man den Eindruck, daß es alles im Überfluß gibt. Geflügel und Delikatessen aller Art, Berge von Schokolade und von Zuckerwaren, die feinsten Mehlspeisen und als Ziegenwurst getarnte gute Würste: alles ist da vorhanden. Nicht anders ist es in den Bundesländern, nur daß dort die Ziegenwurst fehlt und man die Dinge offen bei ihren wirklichen Namen nennt. Aber wie überall in Österreich und wie auf allen Gebieten entscheidet auch hier der größere Geldbeutel. Für die reichen Leute gibt es schon lange keinen Kalorienmangel mehr, aber der Arbeiter und Angestellte kann sich das, was in den Auslagen liegt, nicht kaufen; er ist nach wie vor auf das angewiesen, was man auf die Lebensmittelmarken bekommt.

Wenn wir aber die Fragen der Ernährung besprechen, dann dürfen wir uns nicht nach den Auslagen richten, sondern müssen wir nach dem sehen, womit die Arbeiterfrau ihre Familie zu verpflegen hat. Wohl sind im letzten Jahr die Kaloriensätze erhöht worden und ist eine Reihe von Lebensmitteln von der Bewirtschaftung ausgenommen worden, aber die für die normale Ernährung notwendigen Produkte, die Österreich stets im Überfluß selbst erzeugte, fehlen oder sind nur in ganz ungenügender Menge in den Lebensmittelaufufen enthalten.

Vor 1938 wurden zwei Drittel der in Österreich verwendeten Lebensmittel im Lande selbst erzeugt. Dabei wußte damals noch keine Hausfrau, was Kalorien sind, sondern sie war gewohnt, die Speisenfolge mit Butter, Milch, Fleisch, Eiern und ähnlichen einfachen Produkten zusammenzustellen. Das fehlende Drittel für die österreichische Ernährung bekamen wir von niemandem geschenkt, sondern erhielten wir im Austausch gegen Produkte unserer Industrie, in erster Linie aus unseren Nachbarländern. Unsere Industrie ist heute bereits wieder so leistungsfähig, daß ein bedeutender Anteil ihrer Erzeugnisse im Austausch gegen Lebensmittel exportiert werden könnte. Aber das geschieht nicht oder nur in einem geringen Maße.

Deshalb ist die erste Frage, die man sich bei der Behandlung des Budgetkapitels Ernährung vorlegen muß, inwieweit die eigenen Möglichkeiten Österreichs sowohl in bezug auf seine landwirtschaftliche Produktion wie in bezug auf die Ausnützung seiner Exportmöglichkeiten zur Erlangung der fehlenden Lebensmittel ausgenützt werden, um der Bevölkerung eine ausreichende, eine friedensmäßige Ernährung zu sichern. Die Antwort auf diese Frage ist höchst unbefriedigend. Es genügt, sich den Lebensmittelaufuf von Woche zu Woche anzusehen, um zu erkennen, wie mühselig er immer wieder zusammengefleckt werden muß und wie viele Dinge ausgegeben werden, die keineswegs als vollwertige Nahrungsmittel angesehen werden können. Ich erinnere nur an die Ausgabe von Rosinen, an die Mengen von Haferflocken und Hülsenfrüchten, von denen heute schon ein großer Teil bei den Greißlern liegen bleibt, weil man diese Dinge ohne Fett so gut wie überhaupt nicht genießen kann. *(Ruf bei der ÖVP: Die Erbsen waren uns sympathischer!)*

Aufgabe des Ernährungsministeriums ist es und wäre es, den Arbeiter und Angestellten nicht zu zwingen, Lebensmittel auf einem Grauen oder Schwarzen Markt zu kaufen, sondern ihm das zuzuführen, was er zu seiner Existenz und zur Wiederherstellung seiner Arbeitskraft braucht. Wir wissen sehr wohl, daß die Doppelgeleisigkeit im Ernährungswesen ein großes Hemmnis für die richtige Verteilung der Lebensmittel ist, und wir haben darauf bei jeder Gelegenheit hingewiesen, aber davon, daß sich der Landwirtschaftsminister auf den Ernährungsminister ausredet und umgekehrt, ist noch kein Österreicher satt geworden. *(Ruf bei den Sozialisten: Auch nicht von Ihren Reden!)*

Das Hauptübel im Ernährungswesen ist, daß es keinen Ernährungsplan gibt, daß insbesondere die Einfuhr von Lebensmitteln

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2909

planlos und nicht darauf aufgebaut ist, die eigene Produktion zu steigern, sondern darauf, unsere Ernährung immer mehr von Amerika abhängig zu machen, beziehungsweise von Amerika abhängig zu belassen. Anders kann es ja nicht sein, solange unsere Diät nicht durch ein gutes Wiener Kochbuch, sondern durch die Lagerbestände der Amerikaner diktiert wird. Ich möchte dafür nur ein Beispiel anführen.

Vor dem Krieg gab es in Amerika so gut wie überhaupt keine Erzeugung von Pferdefleischkonserven. In Mexiko beschäftigte sich keine einzige Fabrik damit. Während des Krieges hat das amerikanische Kapital eine Reihe von Riesenanlagen zur Verarbeitung von Roßfleisch geschaffen und dort Konserven erzeugt, die für mohammedanische Soldaten dieses Krieges bestimmt waren. Da aber diese mohammedanischen Soldaten zwar Pferdefleisch essen, grundsätzlich aber keine Konserven nehmen, sind diese Konserven liegen geblieben, und nun liegen Millionen Pferdefleischkonserven auf Lager. In Mexiko selber, wo der Lebensstandard außerordentlich niedrig ist, hat man es bis heute nicht gewagt, diese Konserven zum Verkauf anzubieten, wir aber müssen sie nun essen.

Noch schlechter ist es mit den Fischkonserven. Die Invasion des Silver Hake begann, nachdem im englischen Parlament eine Parteigenossin des Herrn Ernährungsministers, Staatssekretär Summerskill, erklärt hatte, die Einfuhr dieser Konserven sei einzustellen, weil sie für den menschlichen Genuß nicht brauchbar seien. Was also für die Mexikaner und die Engländer zu schlecht ist, das ist für uns Österreicher gerade gut genug.

Die Fleischversorgung der Bevölkerung hat aber eine sehr ernste Seite. Sie ist eine der Grundlagen dafür, um die Arbeitskraft der arbeitenden Bevölkerung, die Gesundheit der Bevölkerung zu erhalten. Daß die Fleischproduktion in Österreich durchaus nicht gering ist, bestreitet niemand. Frischfleisch ist eine der Grundlagen einer normalen Ernährung. Wo das Frischfleisch hinwandert, darüber ist schon beim Kapitel Landwirtschaft einiges gesprochen worden. *(Zwischenrufe.)*

Die „Arbeiter-Zeitung“ hat am 20. Oktober, also zu jener Zeit, in der die Fleischversorgung Wiens am schlechtesten war, schwere Beschuldigungen gegen den Herrn Landwirtschaftsminister erhoben und ihn zu jenen Herren gezählt, die bisher nur allzu sehr der großbäuerlichen Habgier die Mauer gemacht und alle Sabotage der Bewirtschaftung geduldet haben. Das sind sicherlich sehr starke Worte. Aber über die Lebensmittelversorgung Österreichs bestimmt nach wie vor

das Ernährungsdirektorium, in dem zwei sozialistische Minister, der Herr Innenminister und sein Kollege für das Ernährungswesen, und der ÖVP-Minister für Landwirtschaft sitzen. Dem sozialistischen Herrn Innenminister untersteht überdies die Exekutive, die die Aufgabe hat, die Durchführung der Maßnahmen dieses Direktoriums zu sichern. *(Zwischenrufe.)* Ich glaube also, daß die sozialistischen Abgeordneten, die immer so gerne um den Umstand herumreden, daß für die Taten der Regierung beide Koalitionsparteien zu gleichen Teilen verantwortlich sind, hier nicht einmal die Ausrede haben, sie seien im Ernährungsdirektorium in der Minderheit.

Die Frau Abg. Pollak, die hier in diesem Hause die Rolle einer englischen Gouvernante spielt *(Heiterkeit — Ruf: Der erste Witz, den Köpplnig gemacht hat! — Weitere Zwischenrufe)*, die sehr gerne sagt, bei uns in England macht man dies so und so, sie hat sich bemüht gesehen, in ihrer Rede zum Kapitel Unterricht Zensuren an die Abgeordneten auszuteilen. *(Ruf: Herr Abg. Köpplnig, das mit der Gouvernante hat Ihnen der Herr Abg. Fischer vorgeschrieben! — Heiterkeit. — Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Sie hat die Tugenden aufgezeigt, die ihrer Meinung nach ein Abgeordneter des österreichischen Parlaments haben muß. Sie hat nach Volksvertretern gerufen, die Volksredner seien, die debattieren können usw., aber ich glaube, sie hat ganz bewußt eine Tugend nicht erwähnt, die ein Abgeordneter vor allem haben soll, der die Interessen der Arbeiter zu vertreten vorgibt *(Abg. Hans: Die Tugend Demagogie!)*, und die das Volk und die Arbeiterschaft von ihren Abgeordneten vor allem verlangt: Ehrlichkeit! *(Starker ironischer Beifall und große Heiterkeit bei der ÖVP und SPÖ. — Lebhaftige Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Sie verlangen, daß die Abgeordneten kein Doppelgesicht haben *(Starker Beifall und Heiterkeit — Zwischenrufe — Der Präsident gibt das Glockenzeichen)*, nicht bloß immer schöne Reden halten und Forderungen erheben, während Sie dort, wo es darauf ankäme, diese durchzusetzen und für eine Forderung einzutreten, sogar gegen Ihre eigenen Anträge stimmen, weil die Koalitionsdisziplin es von Ihnen verlangt. Man hat den Eindruck, daß während der Budgetdebatte in diesem Hause so manche Reden gehalten wurden, deren Sinn nur darin besteht, die Spuren und die Folgen dieser Koalitionspolitik den Massen gegenüber zu verwischen. Diese Art der Doppelgesichtigkeit, nämlich so zu reden und anders zu handeln, ist es, was dem Ansehen dieses Parlaments in der Öffentlichkeit schadet. *(Zwischenrufe. — Abg. Dr. Pittermann: Man kann auch sagen, die USA-*

2910 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Politik! — Abg. Geißlinger: Die Volkdemokratie hat nur ein Gesicht, aber das ist grauslich! — Abg. Fischer: Während Eures doch so schön ist! — Abg. Dr. Nadine Paunovic: Sie haben Ihr Bildnis gezeichnet! — Anhaltende Zwischenrufe.)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Das Wort hat der Herr Abg. Koplenig. Stören Sie ihn nicht fortwährend!

Abg. Koplenig (fortsetzend): Dem Ernährungsdirektorium obliegt es, die Versorgung der österreichischen Bevölkerung zu sichern und jede Sabotage der Versorgung zu hintertreiben, aber das Ernährungsdirektorium hat tatenlos zugesehen, als während der Sommermonate in einigen westlichen Bundesländern mit dem Fleisch gewüftet wurde, obwohl es ihm klar sein mußte, daß die Bevölkerung Wiens und vieler Industriegemeinden im Winter dafür die Zeche wird zahlen müssen.

Wie ich bereits zum Kapitel Landwirtschaft festgestellt habe, ist die unzweckmäßige Verwendung der Mittel des Marshall-Fonds eine der Ursachen der ungenügenden Fleischversorgung der österreichischen Bevölkerung. (Zwischenrufe.) Wenn wir statt ungenießbarer Konserven Futtermittel eingeführt hätten, wenn wir, statt Zuchtvieh auszuführen, Zuchtvieh einführen würden, dann könnte die Fleischversorgung der Bevölkerung besser gesichert werden.

Wie mit dem Fleisch, so steht es auch mit den anderen Lebensmitteln. Bis zum 1. Dezember waren an Brotgetreide nur 59,2 Prozent des äußerst niedrigen Kontingents aufgebracht, beim Hafer waren es 33,4 Prozent und bei den Kartoffeln 65,8 Prozent. Trotz der guten Kartoffelernte haben die Konsumenten für acht Kartenperioden nur 44,8 kg Kartoffeln zur Einlagerung erhalten, während auch heuer wieder tausende Tonnen guter Speisekartoffeln verdorben sind und der Ernährung entzogen wurden. Seit Wochen steht der Erdäpfelaufwurf nur auf dem Papier.

Der katastrophalste Teil unserer Ernährung aber ist wohl die Versorgung mit Fett. Die natürliche Grundlage der Fettversorgung Österreichs ist die Milchwirtschaft und die Schweinezucht. Im Jahre 1938 betrug der durchschnittliche Jahresverbrauch pro Kopf der Bevölkerung 3,4 kg Butter, 4,6 kg Käse und 809 Liter Milch, den die eigene Produktion vollkommen gedeckt hatte. (Abg. Rupp: Das stimmt nicht!) Obwohl der Viehstand heute nur um 16 Prozent niedriger ist als im März 1938 und wir nur 15 Prozent weniger Milchkühe haben als damals, erhält der Normalverbraucher überhaupt keinen Käse und keine Vollmilch und nur in wenigen bevorzugten

Städten ein wenig Butter. Es ist aber nicht so, daß die österreichischen Kühe aufgehört haben, Milch zu geben, und es ist auch nicht so, daß der Bauer, vor allem der kleine Bauer, nicht abliefern. Ich hatte in diesem Sommer während meines Urlaubsaufenthaltes in Kärnten Gelegenheit, mit sehr vielen Bauern zu sprechen, und ich habe mich eingehend erkundigt, wie es eigentlich mit der Milchaufbringung steht. In einem ganz kleinen Gebirgstal wurde in Friedenszeiten niemals auch nur ein einziger Liter Milch in die Stadt geliefert. Es war kein Bedürfnis danach, und die Bauern konnten, selbst wenn sie liefern wollten, ihre Milch nicht anbringen. Heute werden in diesem kleinen Tal täglich mehrere tausend Liter Milch abgeliefert. Das ist nur ein Beispiel. So wie in diesem kleinen Tal ist es wahrscheinlich auch in anderen Gebieten, und trotzdem bekommt die Industriebevölkerung keine oder nur sehr wenig Milch. Womit ist das zu erklären? Es ist zu erklären, wenn man einige Vorfälle in Betracht zieht, die gerade in der letzten Zeit wieder an die Öffentlichkeit gelangt sind.

In Tirol allein sind nach vorsichtigen Schätzungen im heurigen Jahr 10 Millionen Liter Milch, sei es als Frischmilch oder in Form von Butter und Käse, auf dem Grauen Markt umgesetzt und so der Volksernährung entzogen worden. Die Verhaftung des Geschäftsführers des Tiroler Sennereiverbandes Berger und einiger seiner Mitarbeiter hat einen Blick in diese ganze Wirtschaft ermöglicht.

Besonders aufreizend ist es, daß zur gleichen Zeit, wo Millionen Liter Milch der Volksernährung entzogen werden, in einer Reihe von Bundesländern, und zwar gerade in Bundesländern mit entwickelter Milchwirtschaft, das sogenannte Leinöl als Speiseöl ausgegeben wurde. Dieses Leinöl, das aus Amerika importiert wurde, wurde von der Bundesanstalt für Lebensmitteluntersuchung in einem Gutachten folgendermaßen charakterisiert. Die Bundesanstalt schrieb, daß dieses Öl durch seinen fischigen und tranigen Geruch bei einem Teil der Konsumentenschaft Ekel erzeuge und somit für die Bevölkerung einem verdorbenen Lebensmittel gleichkomme. Zur gleichen Zeit, als dieses Öl in Salzburg ausgegeben wurde, hatte der Salzburger Milchhof einen Vorrat von 20.000 kg Butter liegen, und Fachleute erklärten, daß die Butterproduktion durchaus noch weiter gesteigert werden könne. Das sind Widersprüche, die die Fehler in unserer ganzen Ernährung aufzeigen. (Abg. Rupp: Gäbe es nur keine größeren!)

Die Erklärungen, die der Herr Bundesminister für Ernährung nach seiner Rückkehr von seiner Amerikareise abgegeben hat, mögen

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2911

stimmen, nämlich daß in der Welt heute schwer Fett aufzutreiben ist. Aber wozu in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah? Es war ja bekannt, daß Fett heute in der ganzen Welt eine Mangelware ist, und gerade deshalb hätte jede verantwortungsvolle Regierung und jedes verantwortungsvolle Ernährungsdirektorium sich in erster Linie auf die Steigerung der eigenen Fettproduktion einstellen müssen. Das ist aber nicht geschehen. Die Bevölkerung erleidet dadurch schwere gesundheitliche Schäden. Außerdem kann niemand bestreiten, daß die Voraussetzungen für eine Besserung der Fettversorgung der Bevölkerung durchaus gegeben sind. Aber die Milchkontingente sind derart niedrig angesetzt — im Durchschnitt ein Liter pro Kuh und Tag als Marktleistung (*Widerspruch bei der ÖVP*) —, daß es nur selbstverständlich ist, wenn große Milchmengen in Form von Butter und Käse in die Kanäle des Grauen Marktes wandern. Aber selbst wenn genügend Butter vorhanden wäre und aufgerufen würde, wären die Schwierigkeiten noch nicht behoben, denn der Butterpreis ist heute derart hoch, daß es schon viele Fälle gibt, wo Arbeiterfamilien mit mehreren Kindern selbst die aufgerufenen spärlichen Butterrationen nicht einlösen können.

Die andere große inländische Fettquelle ist die Schweinezucht. Aber auch hier verhindert ein vollständig ungerechtes und unwirksames System der Aufteilung der Kontingente die Aufbringung einer genügenden Menge von Schweinen. Denn nach dem allgemein herrschenden Prinzip, auf das ich bereits in der Debatte zum Kapitel Landwirtschaft hingewiesen habe, wird vor allem den Kleinen die Ablieferung von für sie unverhältnismäßig großen Kontingenten auferlegt, während den Großgrundbesitzern und Großbauern große Mengen von Schweinen bleiben, die sie dann schwarz oder grau absetzen können. Nimmt man dazu noch die einzelnen der Öffentlichkeit bekannt gewordenen Fälle von Schwindel und Betrug in den mit der Viehaufbringung beauftragten Organisationen, so hat man den Schlüssel dazu, warum es in Österreich nicht genügend Fett geben kann, warum die Ernährung auf diesem Gebiete solch große Mängel zeigt.

Um aber in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, daß die Bewirtschaftungsvorschriften eingehalten werden, werden von Zeit zu Zeit drohende Verfügungen veröffentlicht und dann sogar die Gendarmerie gegen die Schleichhändler bemüht. Die Ergebnisse dieser Bemühungen im Monat November möchte ich hier erwähnen. Dem Schleichhandel wurden abgenommen: 2978 kg Frischfleisch, 482 kg Fett, 438 kg Käse, 642 Eier, 34 Rinder, 6 Kälber, 23 Schweine, 25 Pferde und 21 Schafe

und Ziegen. Wenn das die ganze Menge dieser lebenswichtigen Produkte wäre, die in den Schleichhandel wandern, dann müßte die Bewirtschaftung der Lebensmittel vorzüglich funktionieren, denn was hier dem Schleichhandel abgenommen wurde, fällt, vom Standpunkt der gesamten Ernährung aus gesehen, wirklich nicht ins Gewicht. Tatsächlich ist das aber nur Augenauswischerei, denn hier handelt es sich ja nur um ein Ergebnis von Straßenkontrollen und nicht um die Kontrolle jener Leute, die Lebensmittel waggonweise verschieben.

Die Aufhebung der Bewirtschaftung für eine Reihe wichtiger Lebensmittel und nicht zuletzt auch für Schokolade und Zuckerwaren hat nicht zu einer Preisherabsetzung, sondern zu einer Preissteigerung geführt und dadurch die Versorgung unserer Kinder mit den für sie unentbehrlichen Zuckerln und Zuckerwaren außerordentlich schwierig gemacht.

Ich habe mich vor allem mit der Fleisch- und Fettversorgung beschäftigt, weil das jene Gebiete sind, auf denen die größte Mißwirtschaft zu verzeichnen ist. Man könnte aber die angeführten Beispiele aus jedem anderen Gebiete unserer Ernährung ergänzen. Das Ernährungsministerium ist nicht einmal imstande, die Lebensmittelversorgung für einen Monat im voraus zu planen, und nichts wird unternommen, um die reiche Ernte dieses Jahres zu einer wirklichen Verbesserung der Lebenshaltung der arbeitenden Bevölkerung zu verwenden.

Besonders schwer bedroht aber die gegenwärtige Ernährungspolitik die Zukunft unserer Ernährung, wenn nichts geschieht, um jene Zweige unserer Landwirtschaft zu entwickeln, die für unsere Versorgung ausschlaggebend sind, und nichts geschieht, um den normalen Austausch unserer Industrieprodukte gegen ausländische Lebensmittel in die Wege zu leiten. Offenbar sind die für unsere Ernährung Verantwortlichen der Meinung, daß die Österreicher und vor allem die Wiener sich noch ein paar Jahre lang aus Blechdosen ernähren sollen. Das ist eine Politik von Hasardeuren, die glauben, für den morgigen Tag nicht verantwortlich zu sein und nur so lange wirtschaften zu müssen, als sie auf amerikanische Schiffe bauen können. Aber das arbeitende Volk fordert die volle Heranziehung und Steigerung der Inlandsproduktion und fordert die Einleitung und die Sicherung des Austausches von Gütern mit unseren Nachbarn, mit den Ländern des Ostens und Südostens, als der Grundlage einer gesunden und friedensmäßigen Ernährung.

Abg. Appel: Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Bundesmini-

sterium für Volksernährung hat eine große Aufgabe zu erfüllen, die für die österreichische Bevölkerung von besonderer Bedeutung ist. Dem Bundesministerium für Volksernährung obliegt es, die Lebensmittel an die Bevölkerung zu verteilen. Diese Aufgabe wird durch die mangelnde Ablieferung, aber auch durch den erforderlichen großen Bedarf nicht immer leicht gemacht. Nur allzu gern versucht man seitens der ÖVP sowie der Kommunistischen Partei, für die Versorgungsschwierigkeiten dieses Ministerium verantwortlich zu machen: die ÖVP, indem sie untergeordnete Funktionäre auf das Land hinauschiebt und versucht, den Ernährungsminister für die Aufbringung verantwortlich zu machen, die Kommunisten, indem sie keine Demagogie scheuen, vor die Arbeiter zu treten und immer wieder darauf zu verweisen, wie schlecht und rar deren Ernährungszuteilung sei, ohne aber auch zu sagen, wie man zu einer besseren und reichlicheren Zuteilung gelangen könnte. Beide verschweigen mit einer bestimmten Absicht die Tatsache, daß eigentlich die Tätigkeit des Ernährungsministeriums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen, des im Jahre 1948 vom Hohen Haus beschlossenen Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes, in ihrem Rahmen sehr begrenzt ist. Es wurde schon wiederholt darauf hingewiesen, daß es schwierig ist, etwas zu verteilen, was man nicht immer in genügender Menge angeliefert bekommt. Daher ist es auch nicht möglich, zum Kapitel Ernährungswirtschaft Stellung zu nehmen, ohne nicht auch das Problem der Aufbringung etwas zu beleuchten. Ich will damit sagen, daß es eigentlich zweckmäßig wäre, die Debatte über das Kapitel Ernährungswirtschaft in Hinkunft gemeinsam mit dem Kapitel Landwirtschaft durchzuführen, wie dies auch schon bei den Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß angeregt wurde.

Eine Tatsache steht fest: die Grundlage für eine regelmäßige Ernährung muß immer wieder eine zweckentsprechende Aufbringung sein. Mit Genugtuung vernehmen wir die Kunde, daß verantwortliche Persönlichkeiten der Österreichischen Volkspartei ihre Sonntags-Ministerreden dazu benützen, an die Einsicht der landwirtschaftlichen Kreise zu appellieren, ihrer Ablieferungspflicht im Interesse der Sicherung der Ernährungsgrundlage unseres Volkes nachzukommen. Der österreichische Normalverbraucher verspürt aber sehr wenig von der Wirkung solcher Appelle an die Landwirtschaft, obwohl wir gar nicht daran zweifeln, daß es den verantwortlichen Männern der Österreichischen Volkspartei auch darum zu tun ist, mehr aufzubringen, um damit eine bessere Ernährung für unsere österreichische Bevölkerung zu ermöglichen. Es scheint uns

manches Mal, daß diese Mahnung an die Landwirtschaft an die falsche Adresse gerichtet wird, denn während ein nicht unbeträchtlicher Teil unserer landwirtschaftlichen Bevölkerung ehrlich bestrebt ist, seinen Verpflichtungen der Allgemeinheit gegenüber nachzukommen, und sich redlich bemüht, die Ablieferungskontingente nach Möglichkeit zu erfüllen, gibt es doch einen wenn auch zahlenmäßig nicht sehr bedeutenden Teil, der jedoch auf Grund seiner wirtschaftlichen Stärke ein sehr gewichtiger Faktor ist, der solchen Kundgebungen meist fernbleibt und es lieber vorzieht, etwa auf neue Wege der Ablieferungsabotage zu sinnen, die es ihm ermöglichen soll, höhere Gewinne zu erreichen, als ihm etwa auf Grund der ordentlichen Ablieferung durch die zugestandenen erhöhten Agrarpreise tatsächlich bezahlt wird. Trotz schärfster Strafandrohung ziehen es diese Kreise vor, die agrarischen Erzeugnisse lieber dorthin zu liefern, wo sie mehr verdienen. Sie kümmern sich dabei herzlich wenig darum, ob dadurch die Versorgung der österreichischen Bevölkerung mit Nahrungsmitteln gefährdet wird oder nicht. Sie ziehen es lieber vor, etwa nach den vom Herrn Abg. Aichhorn propagierten Methoden auf dem Grauen Markt ein Mehr zu verdienen, um dadurch ein besseres Leben führen zu können.

Natürlich trifft nicht allein diese Kreise die Schuld für die ungenügende Versorgung und für den Engpaß, der da und dort entsteht. Die Verantwortung fällt vor allem auf jene Kreise zurück, die unbedacht eine kurzsichtige Politik treiben, die tatsächlich unser Ernährungswesen in Gefahr bringt.

Wir alle kennen beispielsweise die Schwierigkeiten, die sich auf dem Gebiete der Frischfleischversorgung der Bevölkerung und vor allem der Wiener ergeben haben. Ich pflichte dem Herrn Abg. Koplenig vollkommen bei, wenn er erklärt, daß es die Wiener Arbeiter satt haben, ewig von Pferdefleischkonserven zu leben, und es ist nur verständlich, daß die Geduld der Normalverbraucher einmal ein Ende findet, wenn sie immer wieder sehen, daß ihnen Konserven zugemutet werden, während ihnen aber andererseits stets der Beweis geliefert wird, daß sie, wenn sie die genügenden Barmittel besitzen, auf dem Grauen Markt Frischfleisch in genügender Menge kaufen können.

Es darf uns nicht wundern, wenn die Unzufriedenheit der österreichischen Arbeiterschaft auch dadurch wächst, daß selbst ein Teil der österreichischen Tageszeitungen für den Grauen Markt, für die Schwarzschlachtungen sozusagen eine Lanze bricht. So kann man beispielsweise in einer österreichischen

Tageszeitung lesen: Wenn sich Behörden manches Mal zu viel des Guten erlauben, sich dann und wann auch Übergriffe zuschulden kommen lassen, so wird dadurch nicht die Zufriedenheit des Bauernstandes gehoben. Dieser Aufsatz sagt weiter: Wenn ein Bauer geradezu vorbildlich Milch, Fleisch und Eier geliefert hat, keine Rückstände aufweist, sondern im Gegenteil schon vorausgeliefert hat, dann ist es nicht am Platze, wegen Versäumnis der Anmeldung einer Hausschlachtung mit einer Fleischbeschlagnahme vorzugehen, wobei doch höchstens eine Ordnungsstrafe verhängt werden könnte. Dies ist ein Beweis, wie man in Österreich selbst auch durch die Presse versucht, den Schwarzschlächtern Tür und Tor zu öffnen. (Abg. Pittermann: *Hört! Hört!* — *Gegenruf des Abg. Rupp.*) Natürlich ist es auch sehr wesentlich, wer solche Artikel schreibt. (Weitere Zwischenrufe des Abg. Rupp.) Herr Abg. Rupp, es besteht gar kein Grund zur Aufregung (Abg. Rupp: *Ich rege mich nicht auf!*), denn in diesem Fall handelt es sich ausnahmsweise nicht um eine Tageszeitung der Österreichischen Volkspartei, sondern, hören und staunen Sie, um die „Tiroler Neue Zeitung“, das Organ der Kommunistischen Partei (Heiterkeit), die aber nichts unversucht läßt, täglich vor die Arbeiterschaft zu treten und zu erklären, daß durch Ablieferungsabotage ihr Mittagstisch eben nicht besser ausfällt. (Abg. Rupp: *Was sagt Koplenig?* — Abg. Dr. Pittermann: *Das war ein Versager in der Presse! Das kommt von der „Ehrlichkeit“!*) Wir sehen daraus, daß aus verschiedenen Gründen da und dort mit dem Problem der Ablieferung von der einen wie von der anderen Seite eine zweckentsprechende Propaganda betrieben wird. Ihnen, meine Herren von der Volkspartei, geht es ja vorwiegend darum, den Landwirten einen möglichst großen Gewinn erzielen zu helfen, jenen aber geht es darum, durch Ablieferungsabotage zu erreichen, daß sie vor die Arbeiter treten können, um ihnen sozusagen in ihrer Demagogie vorzugaukeln, daß sie auf Grund dieser und jener Mißstände zu wenig bekommen.

Was aber haben solche Artikel für einen Zweck? Sie dienen lediglich dazu, der Propaganda des Herrn Abg. Aichhorn für den Grauen Markt die Bahn zu brechen. Wenn der Herr Abg. Aichhorn ein sogenanntes Volksbegehren für die Einführung eines Grauen Marktes durchführt und dabei dem österreichischen Normalverbraucher zumutet, mit 1800 Kalorien sein Auslangen zu finden, es ihm aber freistellt, daß er sich zusätzliche Nahrungsmittel zu erhöhten Preisen kaufen kann, so fragen wir nur, von wo die Masse der österreichischen Normalverbraucher diese erhöhten Preise bezahlen soll. Eine solche Pro-

paganda ist zweifellos nur dazu angetan, einer dünnen Schichte der österreichischen Bevölkerung auf Grund des ihr zur Verfügung stehenden Geldes ein angemessenes Leben zu fristen. (Abg. Aichhorn: *Woher nimmt denn der Arbeiter das Geld, beim Betriebsrat Zucker zu kaufen?*) Ihre kurzsichtige Politik, Herr Abg. Aichhorn, birgt aber noch eine zweite Gefahr in sich. Sie bahnen damit jenen Kreisen den Weg, denen es um die Ernährung des österreichischen Volkes wenig zu tun ist, sondern die einzig und allein durch ihre Agitatoren die Gelegenheit wahrnehmen, die Tätigkeit des schon so oft besprochenen USIA-Schleichhandels, der sich vorwiegend auf die Ostzone konzentriert, auch auf andere Bundesgebiete auszudehnen.

So finden wir in einer oberösterreichischen Zeitung eine Notiz der Firma Haas & Co. für „Hasin“. Hier wird Kuchenmehl zum Preise von 4 S plus einer Markenabläse von 1-20 S frei zum Verkauf angeboten, obwohl es sich, wie Sie ja wissen werden, um bewirtschaftete Artikel handelt. Nun hat man Erhebungen angestellt, um überhaupt zu wissen, woher denn auf einmal dieses Kuchenmehl kommt. Und hören Sie: Die Firma Haas & Co. hat laut vorgelegtem Frachtbrief 100 Tonnen Weizen aus einem USIA-Betrieb in Hohenau, Niederösterreich, bezogen. (*Hört! Hört! Rufe bei der SPÖ.*) Die Frachtbriefe trugen den Vermerk: „Russisches Interessengut, unterliegt nicht den österreichischen Bewirtschaftungsmaßnahmen.“ (Abg. Dr. Pittermann: *Das ist eine „ehrliche“ Politik!*) Dieser Weizen wurde in einer Mühle in Pregarten vermahlen, und in den nächsten Tagen werden noch weitere 4000 kg in Oberösterreich erwartet. Daraus ersehen Sie, wie Sie jenen Kreisen die Möglichkeit geben, den Grauen Markt vollkommen legal durchzuführen. Bedauerlicherweise hat die oberösterreichische Landesregierung den Preis genehmigt; es wirft ein bezeichnendes Licht auf die Preisbehörden des Landes Oberösterreich, die einfach, ohne nach der Herkunft der Waren zu fragen, Preise genehmigen, die die Masse der österreichischen Arbeiterschaft nicht bezahlen kann. Wir wären den österreichischen Kommunisten sehr dankbar, würden sie sich der Aufgabe unterziehen, ihre negative Kritik in positive Mitarbeit zur Abstellung solcher Mißstände zu wandeln.

Ein weiteres Übel, das schon wiederholt von dieser Stelle aus besprochen wurde und unsere Ernährungslage sicherlich nicht bessert, ist die Tatsache, daß allein im Lande Niederösterreich 30.000 Hektar Grund und Boden von einer Besatzungsmacht bewirtschaftet werden, von welcher aber das österreichische Volk auf normalem Wege nicht ein Kilogramm

Weizen bekommen kann. So ist es verständlich, daß durch die erwähnte Tatsache des Eingriffes der Besatzungsmacht, durch die mangelnde Ablieferungsmoral von Großbauern und Großgrundbesitzern, ferner durch die Propagierung eines Grauen Marktes in der Versorgung der Bevölkerung da und dort ein Engpaß eintritt.

Der Herr Abg. Koplenig hat in der Debatte über das Kapitel Landwirtschaft ganz richtig die Folgen des Grauen Marktes aufgezeigt und zum Ausdruck gebracht, daß auf diese Weise die Lebensmittel für die Normalverbraucher verschwinden und nur einer dünnen Schicht zahlungskräftiger Menschen die besten Leckerbissen auf den Tisch gebauert werden. Ich pflichte dem Herrn Abg. Koplenig in dieser Ansicht vollkommen bei und bin sogar in der Lage, ihm einiges Tatsachenmaterial zur Verfügung zu stellen, für dessen Veröffentlichung in der „Volksstimme“ das österreichische Volk sicherlich sehr dankbar wäre.

Beispielsweise hat eine 14 Mann starke Kommandantur in Niederösterreich für die 39., 40., 41. und 42. Kartenperiode, also für die Zeit vom 29. März bis einschließlich 18. Juli, folgende Lebensmittel angefordert: 1785 kg Fleisch (*Ruf: Hört! Hört! — Abg. Dr. Pittermann: Keine Pferdefleischkonserven!*), 425 kg Butter, 221 Liter Rahm und 1800 Eier. (*Lebhafte Rufe: Hört! Hört!*) Dabei aber, meine Damen und Herren, handelt es sich nicht darum, daß nur die angeforderten Mengen bezogen worden wären, tatsächlich wurde nämlich noch viel mehr beansprucht. Tatsächlich wurden bezogen: 1992 kg Fleisch, 585 kg Butter, 1500 Liter Vollmilch, 300 Liter Rahm, 1910 Stück Eier; nur bei den Kartoffeln hat man sich Zurückhaltung auferlegt (*Heiterkeit*) und bloß die angeforderte Menge von 1800 kg bezogen. (*Abg. Dr. Pittermann: Ist das mit oder ohne Überkontingent der Unbekannten?*)

Wenn der Herr Abg. Koplenig sagt, daß die österreichische Bevölkerung durch die Belieferung des Grauen Marktes den ihr gebührenden Lebensmitteln nachtrauert, so kann ich das nicht nur unterstreichen, sondern dazu ergänzen, daß wir in diesem konkreten Fall nicht nur den Lebensmitteln, sondern auch dem Geld nachtrauern. (*Abg. Dr. Pittermann: Konsequente „Ehrlichkeit“! — Weitere Zwischenrufe. — Glockenzeichen des Präsidenten.*) Das ist nur ein Beispiel von vielen, und ich bin gerne bereit, Sie, Herr Abg. Koplenig, mit weiterem Tatsachenmaterial zu unterstützen, um es einer zweckentsprechenden Verwertung in der „Volksstimme“ zuzuführen. (*Zwischenruf des Abg. Koplenig.*)

Durch dieses Beispiel, das nur eines von vielen ist, wird bewiesen, daß dem österreichischen Volk Lebensmittel nicht nur durch den Entzug von Grund und Boden, sondern darüber hinaus auch Agrarerzeugnisse verloren gehen und darüber hinaus Lebensmittel beansprucht werden, die es zu seinem Leben unbedingt braucht und die, weil sie ihm entzogen werden, zwangsläufig durch Importe ergänzt werden müssen. (*Abg. Dr. Pittermann: Wie bei der Maispende!*)

Daß es trotz dieser Schwierigkeiten, die uns auf dem Gebiete der Sicherung der Ernährungsgrundlage in den Weg gelegt werden, möglich war, die Kalorienzahl in einem Jahr von 1600 auf 2100 zu erhöhen, das ist sicherlich ein Verdienst des Ernährungsministeriums, wofür ihm die österreichische Arbeiterschaft den Dank ausspricht. (*Beifall bei den Sozialisten.*)

Allerdings war die im September erfolgte Kalorienerhöhung Gegenstand einer heftigen Kritik seitens der Kommunisten wie der Österreichischen Volkspartei, nicht etwa wegen der Erhöhung der Kaloriensätze, sondern es wurde in diesem Zusammenhang behauptet, durch eine Maßnahme des Ernährungsministeriums seien der österreichischen Bevölkerung hunderte Tonnen Mehl für den Verbrauch verloren gegangen. Diese Kritik war darauf zurückzuführen, daß das Ernährungsministerium, um die Interessen der österreichischen Verbraucherschaft zu schützen, ein Verarbeitungsverbot für die Mehltypen 1950 erlassen hatte und anordnete, daß mit dem Wirksamkeitsbeginn der Kalorienerhöhung gleich das bessere Mehl zu verwenden wäre. Darüber natürlich großes Geschrei! Was aber wäre geschehen, hätte das Ernährungsministerium diese Anordnung nicht getroffen? Die Konsumenten wären zweifellos genötigt gewesen, das schlechtere Mehl zu kaufen, das sich bei den Bäckern als Lagervorrat befand. Das bessere Mehl allerdings wäre den Weg gegangen, den wir Sozialisten aus Überzeugung bekämpfen. Um es kurz zu sagen, dieses Mehl der besseren Type wäre zweifellos die Wege des Grauen Marktes gegangen und hätte so einem Teil der Bäckerschaft unseres Landes erhöhte Gewinne gebracht.

Wie aber kam es überhaupt dazu, daß so beträchtliche Mehlmengen — es handelte sich um einige tausend Tonnen — bei den Bäckern lagern konnten, wo uns doch sonst nicht bekannt ist, daß wir etwa Überfluß an Mehl oder an Mehlprodukten hätten? Durch Erhebungen wurde festgestellt, daß diese Mehlvorräte zum größten Teil darauf zurückzuführen sind, daß lange Zeit hindurch den österreichischen Konsumenten beim Kauf eines

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2915

Kilogramms Brot statt 75 dkg Mehl nur 72 dkg gegeben wurden und die Differenz von drei Dekagramm mit Wasser ausgeglichen wurde. Daraus ergibt sich also die tatsächliche Menge, die bei den Bäckermeistern gelagert ist. Weil dies unmöglich gemacht wurde, deshalb also das große Geschrei hüben und drüben! Der kommunistische „Abend“ wußte sogar davon zu berichten, daß durch diese Anordnung des Ernährungsministeriums 800 Tonnen Mehl für die Versorgung verloren gingen. Tatsächlich aber sind von 3000 Tonnen 1·75 Prozent, das sind ungefähr 53 Tonnen, für den menschlichen Genuß nicht geeignet gewesen und der industriellen Verwertung zugeführt worden.

Dieselbe Hetze gegen das Ernährungsministerium setzte bei dem sogenannten Kartoffelstau ein, als man dem Ministerium den Vorwurf machte, es sei unfähig, die angefallenen Kartoffeln zu verteilen. (*Abg. Geißlinger: So war es!*) Nun, wie verhält es sich damit? Es ist zweifellos richtig, daß es nach der Bekanntgabe der Kartoffelpreise ein großer Teil von Großgrundbesitzern und Großbauern, die in vielen Fällen keine oder nur verhältnismäßig wenige Frühkartoffeln zur Anlieferung angemeldet hatten, nicht verwinden konnte, von diesem verlockenden Geschäft ausgeschlossen zu sein. Sie, die die ganzen Jahre hindurch keinen besonderen Eifer an den Tag gelegt hatten, ihrer Ablieferungspflicht zu genügen, haben mit einer verdächtigen Eile die früherodeten Spätkartoffeln den Aufkäufern und Lagerhäusern zugeführt, um dadurch des billigen Gewinnes teilhaftig zu werden, der aus der Preisgestaltung lockte. Als aber der ehrliche Kleinbauer, der jedes Jahr einige Ar Frühkartoffeln baut und der sie bei der Bodenbenützungserhebung auf Grund der Kleinheit seines übersichtlichen Betriebes auch gar nicht verheimlichen kann, seiner Ablieferungspflicht Genüge tun wollte, da wurde ihm immer wieder erklärt, der Bedarf an Kartoffeln sei heuer nicht so groß, da die Lagerhäuser bereits überfüllt seien und auf seine paar hundert Kilo Kartoffeln kein Wert gelegt würde. Das allerdings machte den Kleinbauern sicherlich nachdenklich, denn gerade auf ihn wurde ja die ganzen Jahre hindurch ein Druck ausgeübt, gerade er wurde immer zu einer hundertprozentigen Ablieferung verhalten, oft schon zu einem Zeitpunkt, als die Erntezeit noch gar nicht da war. Gar bald mußten diese Leute erkennen, daß sie durch die List der Großgrundbesitzer um den ehrlichen Lohn ihrer Arbeit betrogen wurden.

Was war gerechtfertigter, als es sich herausstellte, daß Unmengen Kartoffeln vorhanden

waren, als daß das Ernährungsministerium die Ansicht vertrat, die Kartoffeln seien freizugeben. Aber siehe da, in diesem Augenblick traten die Apostel, die uns immer wieder als Bewirtschaftungsstrategen bezeichnen, auf den Plan und erklärten, sie könnten auf einmal nicht die Verantwortung für die Versorgung der Bevölkerung mit Kartoffeln übernehmen, wenn diese freigegeben werden. Sie beschuldigten vielmehr, wie schon erwähnt, das Ernährungsministerium, daß nicht die Fülle von Kartoffeln die Schuld trage, sondern das Ernährungsministerium nicht in der Lage wäre, eine ordnungsgemäße Verteilung durchzuführen. In Wirklichkeit aber haben sich die Konsumenten geweigert, einen Raubzug auf ihre Taschen zu legalisieren, indem man ihnen zumutete, früherodete Spätkartoffeln um teures Geld zu kaufen.

Daß sich der Kreis der Verdienner schön langsam auch auf die landwirtschaftlichen Lagerhausgenossenschaften ausdehnt, ist sehr bedauerlich. Gerade wir Sozialisten sind Verfechter des Genossenschaftswesens, weil wir die Überzeugung haben, daß dadurch der Allgemeinheit am besten genützt wird. Wir wenden uns aber energisch dagegen, daß Genossenschaften auf rein kapitalistischer Grundlage einzig und allein für ihren Profit arbeiten, wie das ein kleines Beispiel zeigen soll.

Die Lagerhausgenossenschaft in Gföhl besitzt nahezu das Einkaufsmonopol für alle landwirtschaftlichen Produkte im Gerichtsbezirk Gföhl. Die Bauern, die ihre Kartoffeln angeliefert hatten, wurden in keiner Weise von dem Lagerhausleiter, Herrn Säckel, beinstandet. Die Kartoffeln wurden in Ordnung befunden, aber siehe da, als es zur Bezahlung dieser Kartoffeln kam, wurden ihnen auf einmal 8 Prozent in Abzug gebracht mit der Begründung, die Kartoffeln seien nicht einwandfrei gewesen und die Gesamtheit der Bauernschaft müsse für den Schaden aufkommen, der durch den beanständeten Waggon entstanden war. Diese Handlungsweise würde noch verständlich erscheinen, wenn dem Produzenten diese 8 Prozent abgerechnet, dem Staat aber nicht aufgerechnet werden. Der Herr Lagerhausverwalter Säckel aus Gföhl machte es so: den Bauern zog er 8 Prozent für seine Kartoffeln ab und dem Staat verrechnete er dann 100 Prozent Rückvergütung. Daraus ergibt sich, daß dieser feine Lagerhausverwalter nicht nur die Bauern um ihren ehrlichen Verdienst, sondern auch den Staat um das Geld betrog. Die Anzeige hierüber ist erstattet worden. Die Beschwerden gegen dieses Lagerhaus gehen schon auf Jahre zurück, ohne daß bisher von den verantwortlichen Stellen etwas geschehen ist. Die Bauern

2916 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

wollen nicht gerne Agrarprodukte bei diesem Lagerhaus abliefern und weigern sich, ihre Erzeugnisse dorthin zu bringen. Das ist auch erklärlich, denn die Methoden dieses Herrn sind nicht beliebt. Er macht es sich in der Regel auch sehr leicht. Er erklärte, wie dies zum Beispiel bei den Kartoffeln der Fall war: die Aufbringung ist abgeschlossen. Als aber drei Tage später fünf Beamte des Aufbringungsamtes in nur zwölf Gemeinden waren, zeigte es sich, daß die Bauern sehr ablieferungswillig sind und daß es keine besonderen Schwierigkeiten bereite, in fünf Tagen 200.000 kg Kartoffeln aufzubringen, während Herr Säckel drei Tage vorher erklärte, die Aufbringung in seinem Bezirk sei unmöglich, sie könne als abgeschlossen betrachtet werden. Wir werden darüber wachen, welche Wege dieser konkrete Fall nimmt und was die zuständigen Stellen gegen ein derartiges Vorgehen unternehmen werden. Daß ein solches Vorgehen die Ablieferungsmoral unserer Bauernschaft nicht hebt, ist verständlich. Daß der österreichischen Bevölkerung daraus ein großer Schaden erwächst, brauche ich nicht besonders zu betonen.

Wie schon erwähnt, konnte der Kaloriensatz von 1600 auf 2100 Kalorien erhöht werden; dies kommt einer Erhöhung von 30 Prozent gleich. Diese Verbesserungen konnten mit Ausnahme der letzten im wesentlichen durch die Zuschüsse aus dem Marshall-Plan erreicht werden. So wurden bei einem Bedarf von 51.000 t Mehl pro Versorgungsperiode lange Zeit hindurch nicht weniger als 38.000 t aus den USA beigelegt. Dies ist natürlich eine Folge der mangelnden Ablieferung. Es wurden beispielsweise abgeliefert: 600.000 t Erdäpfel, was 66 Prozent entspricht, 70 Prozent Brotgetreide, 67 Prozent Gerste, 51,7 Prozent Hafer und 74 Prozent Mais. Die Differenz mußte natürlich neben der Hilfe aus den USA durch anderweitige Importe gedeckt werden. Dadurch erwächst dem Ernährungsministerium aber nicht nur die Aufgabe eines Verteilers, sondern auch die Rolle eines Großeinkäufers für das österreichische Volk. Aus der mangelnden Aufbringung, die rund 44 Prozent betrug, ergibt sich aber nicht nur die Gefährdung der Versorgung, sondern es müssen auch berechnete Wünsche unserer Bevölkerung auf erhöhte Zuteilung von Mehl, Grieß und dergleichen weiter zurückgestellt werden. Nach der letzten Kalorienhöhung lieferte die Landwirtschaft 920 Kalorien, was 44 Prozent des derzeitigen Kaloriensatzes gleichkommt. 56 Prozent müssen auf Grund der Lieferungsunmöglichkeit der Süd- und Südoststaaten nahezu zur Gänze aus den USA gedeckt werden.

Die Zuschüsse an Fett, Zucker, Nährmitteln und Hülsenfrüchten im Rahmen der USA-

Hilfe sind demnach sehr bedeutend. Durch den Marshall-Plan erhält Österreich insgesamt 217 Millionen Dollar direkte und 63 Millionen Dollar indirekte Hilfe. Davon werden allein für die Ernährung 117 Millionen aus der direkten und 3 Millionen aus der indirekten Hilfe für den Import von Lebensmitteln aufgewendet. Für diesen Betrag wird Österreich im Wirtschaftsjahr 1948/49 folgende Lebensmittel einführen: 675.000 t Brotgetreide, 62.000 t Fette und Öle, 60.000 t Rohrzucker, 7500 t Fleisch, 5000 t Trockenmilch, 800 t Kaffee, 2000 t Trockenei, 5000 t Trockenfrüchte, 20.000 t Reis und schließlich 18.000 t Hülsenfrüchte. Außerdem führen wir im Wege normaler Handelsbeziehungen für einen Betrag von weiteren 25 Millionen Schilling im laufenden Jahr Lebensmittel von unseren Nachbarstaaten ein.

Der Herr Abg. Koplenig behauptete, daß man den Handelsbeziehungen mit den Südoststaaten zu wenig Aufmerksamkeit schenkt. Abgesehen davon, daß die Südoststaaten nicht immer in der Lage sind, die für die österreichische Ernährung erforderlichen Lebensmittel zu liefern, kann ich ihn aber beruhigen. Aus direkten Handelsverträgen werden aus Jugoslawien, der Tschechoslowakei, aus Polen, Ungarn, Dänemark, Norwegen, Holland, Belgien und der Bi-Zone Deutschlands verschiedene Lebensmittel eingeführt, so daß also insgesamt für die Ernährung im Laufe des Wirtschaftsjahres 145 Millionen Dollar aufgewendet werden. Sicherlich wäre es zweckmäßiger, für einen Teil des Betrages, der für Lebensmittel aufgewendet wird, etwa Rohstoffe einzuführen, um damit unsere Wirtschaft auf eigene Füße zu stellen. Daß dies, solange die Aufbringung so mangelhaft ist, nicht möglich ist, dürfte verständlich sein.

Allein das Erfordernis für eine Versorgungsperiode beträgt, wie schon erwähnt, rund 51.000 t Mehl, 6800 t Fleisch, 6000 t Fett, 31.000 t Erdäpfel usw. Wenn man dagegen die Ablieferungszahlen bis 31. Oktober betrachtet, so finden wir, daß bisher 104.000 t Brotgetreide abgeliefert wurden, was 45 Prozent des vorgeschriebenen Kontingentes entspricht. Ferner wurden 52.953 t Fleisch abgeliefert, was 75 Prozent gleichkommt, bis Juni 6207 t Fett, das sind 38 Prozent des vorgeschriebenen Kontingentes, weiter 277.388 t Erdäpfel, 401.000 Liter Milch, 19.370 t Gerste, 4026 t Hafer und 3223 t Mais. Durchschnittlich kann man also sagen, daß erst etwa 50 Prozent des vorgeschriebenen Kontingentes abgeliefert wurden. Daraus ergibt sich die Schwierigkeit, daß nicht in allen Belangen den Wünschen unserer Bevölkerung seitens des Ernährungsministeriums Sorge getragen werden kann, weil

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2917

man nie weiß, ob nun die vorgeschriebenen Kontingente tatsächlich erfüllt und aufgebracht werden.

Der Kampf der Sozialisten geht darum, ein größeres Stück Brot auf den Tisch der österreichischen Bevölkerung zu bringen. Wir sind überzeugt, daß es durch die Einsicht der fortschrittlichen Teile unserer Bauernschaft möglich sein wird, auch in Zukunft eine weitere Besserung der Ernährungsgrundlage in unserem Land herbeizuführen. Wir werden uns in diesem Kampf nicht irre machen lassen, sei es nun durch die Politik von rechts oder die Demagogie der Kommunisten, sondern wir sind bestrebt, daß durch die Sicherung der Ernährungsgrundlage dem Land der soziale Friede erhalten bleibt, der die Grundlage für die Gesundung des österreichischen Staates bildet nach dem Grundsatz: Brot ist Freiheit, Freiheit Brot! *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Abg. **Rupp**: Hohes Haus! Wir wollen heute die Debatte zum Kapitel Ernährung dazu benützen, einen kurzen Rückblick zu tun auf die günstige Entwicklung unserer Ernährungslage im Verhältnis zum verlorenen Krieg und den folgenden schweren Zeiten nicht nur für Österreich, sondern für die gesamte Welt. Noch vor zwei Jahren mußten die Wiener mit zirka 1600 Kalorien auskommen, und mit ihnen die gesamten Industriearbeiter. Nach der verhältnismäßig schönen Steigerung der Produktion und der Zuwendungen durch die Marshall-Hilfe aus Amerika kann das österreichische Volk und vor allem der österreichische Bauernstand mit Stolz auf seine geleistete Arbeit hinweisen. Wenn wir ab August und September die sechsjährige Hungersnot vor allem in Wien brechen konnten und der Konsument in den Städten und Industriegemeinden sich endlich sattessen konnte, so können wir wirklich mit Befriedigung auf eine große geleistete Arbeit hinweisen, wenn das auch einigen wenigen nicht gefällt.

Durch die Arbeit der Bauern und durch den Segen Gottes war es möglich, ein Jahr angenehmer Überraschungen zu erleben. Wenn wir auf das Jahr vorher zurückblicken mit seinen schlechten Anbaumöglichkeiten im Herbst, der kolossalen Trockenheit, die alles erschwert hat, so erinnern wir uns auch an den darauffolgenden angenehmen Winter, in dem sich die Saat erholen konnte, und an das sehr gute Frühjahr. Im Mai ist leider ein sehr starker Rückschlag eingetreten; es gab viel Regen und Kälte, und wir alle, die wir in der Landwirtschaft direkt oder indirekt zu tun hatten, hatten große Sorgen, wie wir die heurige Ernte einbringen sollten. Wagen, Mähmaschinen und Traktoren standen bereit, und wir haben mit großer Besorgnis auf das

Firmament geblickt, ob nicht endlich das Unwetter aufhören möchte. Gott sei Dank konnte in letzter Stunde der Bauer doch seiner Arbeit nachgehen, und die Witterung ermöglichte es, daß wir genügend Gemüse, genügend Kartoffeln und ebenso eine zufriedenstellende Getreideernte hatten.

Wenn es heute manchem Politiker nicht angenehm ist, zugeben zu müssen, daß der Bauer seine Pflicht getan hat, und dann Ziffern veröffentlicht werden, die praktisch nicht stimmen, dann müssen wir diese richtigstellen. Wenn die Frau Berichterstatterin heute erwähnt hat, daß die österreichische Landwirtschaft nur 37 Prozent aufbringt, und auch der Herr Abg. Appel in denselben Fehler verfallen ist, so möchte ich vielleicht die wirklichen Ziffern nennen. *(Ruf bei den Sozialisten: Da sind die Zahlen des Landwirtschaftsministeriums darunter!)* Ich komme schon dazu.

Vor allem war genügend Gemüse vorhanden; es war so weit, daß wir Tomaten, Gurken und andere Gemüsearten gar nicht verwerten konnten, da keine Abnahme vorhanden war. Sind wir froh, daß endlich die Wienerinnen und die anderen Konsumenten ihren Speisezettel in mancher Hinsicht etwas abwechslungsreicher einrichten können. Man merkt es auch am Aussehen der Wiener von heute, das sich gegenüber der Zeit vor zwei Jahren Gott sei Dank sehr gebessert hat. Verzerren wir nicht das Bild und wollen wir nicht der Bauernarbeit Abbruch tun. Es war heuer eine Freude auch für jeden Landwirt, daß genügend Obst vorhanden war, so daß bis auf den heutigen Tag Obstverkäufer in den einzelnen Gassen herumfahren. Also Obst und Gemüse war und ist in Überfluß vorhanden.

Wie war es mit den Kartoffeln? Mit den Kartoffeln hat es mancherlei Bewandnis gehabt. Wie erwähnt, war die schlechte Witterung im Juni und Juli schuld daran, daß wir nicht in die Frühkartoffelernte gehen konnten, sondern daß wir alle Arbeitskräfte anspannen mußten, um die Ernte zu retten. Und wer damals in unseren Landgemeinden war, mußte feststellen, daß die Bauersleute mit ihren Landarbeitern noch in der frühen Dunkelheit hinausgefahren und erst in finsterner Nacht nach Hause gekommen sind. Es war damals nicht möglich, momentan die Kartoffeln auszunehmen. Aber auch ein anderer Umstand war maßgebend. Ich erinnere daran, daß man in kleineren Städten, aber auch in Wien, die Schrebergärten gepflegt hat und ihnen genügend Kartoffelsaatgut zur Verfügung stellte. Es waren auch dort genügend Kartoffeln vorhanden. Ich weiß das von Bruck und Hainburg und Mannersdorf. Wir haben 60

2918 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

bis 90 t Kartoffeln nur als Saatgut gegeben. Die Arbeiter dort konnten sich durch ihre eigene Ernte genügend eindecken und brauchten nichts zu kaufen. Es ist begreiflich, daß der Arbeiter erst seine Kartoffeln ausnahm und verzehrte. Der Bauer konnte sie nicht herausnehmen, am allerwenigsten der Großbauer und der Großgrundbesitzer. Besonders der Großgrundbesitzer in Österreich hat nicht viel Kartoffeln. Er hat auch seine Arbeitskräfte unbedingt zur Sicherung der Getreidernte benötigt.

Nachdem die Ernte gesichert war, war es möglich, an die Kartoffelernte heranzugehen. Hier hat das Ernährungsministerium leider Gottes die Austrokont betraut, Menschen, die mit Kartoffeln so viel zu tun gehabt haben wie ich mit der Astronomie. Dadurch sind in Wien hunderte Waggons auf einmal angekommen. Schuld war auch die Behäbigkeit in Wien. Wir konnten nachweisen, daß im Gegensatz zu den vergangenen Jahren Samstag und Sonntag nicht entladen wurde. Dann kam die Wärme dazu. So ist eine Menge Kartoffeln für den menschlichen Konsum ungenießbar geworden. Auch der Kollege Appel wird mir nicht abstreiten wollen, daß es in Wien an vielen Tagen ganze Straßenzüge gegeben hat, wo die einzelnen Detaillisten und Verkäufer nicht eine Kartoffel gehabt haben, obwohl in Wien hunderte Waggons mit Kartoffeln noch auf den Bahnhöfen standen. Unsere Bauern mußten mit ihren vollbeladenen Kartoffelfuhren oft 16 km wieder nach Hause fahren, da weder die Lagerhäuser noch die Händler die Kartoffeln übernehmen konnten. Die Kartoffelmisere ist daher nicht die Schuld der Landwirtschaft gewesen, sondern einzig und allein die Schuld der schlechten Verteilung in der Stadtgemeinde Wien.

Wenn der Kollege Appel uns heute Vorwürfe macht und uns die Sünden einer Genossenschaft vorhalten will, so stelle ich fest, daß wir uns damit nicht befassen wollen. Wenn die Genossenschaftsleitungen dort Fehler gemacht haben, wollen wir das den gewählten Obmännern, dem gewählten Aufsichtsrat und den Vorstandsmitgliedern überlassen. Wir haben auch ein Gericht, vor das solche Verfehlungen kommen. Wir reden ja auch nicht über Verfehlungen im Ernährungsamt Wien oder im Wiener Wohnungsamt oder wenn Waggons auf den Bahnhöfen total ausgeraubt wurden und nicht an ihrem Bestimmungsort angekommen sind. (*Zwischenrufe.*) Wir werden dort Ordnung machen. Ich kann Ihnen nicht sagen, ob Sie recht haben oder nicht. Überlassen Sie das uns! (*Anhaltende Zwischenrufe.*) Unsere Bauernvertreter, die in den

Genossenschaften drinnen sind, werden dort Ordnung machen. Wir haben auch ein unabhängiges Gericht, das Ordnung schaffen wird.

Wie ich erwähnt habe, war also Obst und Gemüse hundertprozentig vorhanden. Die Regierung hat Aufrufe erlassen und im September und im Oktober die Konsumenten gebeten: Holt eure Kartoffeln jetzt, später können wir sie euch nicht sichern! Die Regierung hat gewußt, daß tausende Waggons von der Besatzungsmacht abgeholt werden. Es war daher vorauszusehen, daß ein Waggonmangel eintritt, wenn die Frachten nicht rechtzeitig kommen. Leider sind die Kartoffeln nicht geholt worden, obwohl wir sie im Überfluß gehabt haben. Auch ich wäre erfreut gewesen, wenn wir die Kartoffeln hätten freigeben können. Wir haben aber gewußt, daß die Bevölkerung die Kartoffeln noch braucht, darum haben wir dieses Opfer noch auf uns genommen. Kartoffeln sind also genügend vorhanden gewesen, sofern sie sich nur jemand geholt hat.

Heben wir nicht immer die einzelnen Sparten, wie zum Beispiel Getreide, heraus. Gott sei Dank haben wir die Hilfe aus Amerika. Wenn wir uns die Sparte Getreide betrachten, so stellt uns Amerika im Jahr 500.000 t Mehl zur Verfügung, während wir in der Eigenaufbringung nur ein Gesamtkontingent von 300.000 t erwarten können. Ja, mein lieber Herr Kollege Koplenig, die österreichische Bevölkerung könnte schon längst friedensmäßig leben, wenn wir keine Besatzung hätten, kein Döllersheim mit seinen 42 Gemeinden, keinen Truppenübungsplatz Sommerein, wenn nicht die großen Besitzungen und Meierhöfe im Burgenland unter USIA-Verwaltung stünden, wenn nicht die Flugplätze heute noch von den Besatzungsmächten beansprucht würden und als Lagerplätze dienten, für deren Vergrößerung erst in letzter Zeit hunderte und tausende Hektar Grund verlangt wurden. Wenn wir unsere Rohprodukte hätten und unser Zistersdorfer Öl verwerten könnten, hätten wir schon längst friedensmäßige Verpflegung für jeden einzelnen Österreicher. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Gestatten Sie mir ein Wort zur Ablieferung von Getreide. Der Herr Kollege Appel hat wieder einmal eine ein bißchen altbackene Liste vorgebracht. (*Abg. Appel: Vom 31. Oktober!*) Ich werde Ihnen die neue Liste über die Getreideablieferung geben; sie ist genau vom 5. Dezember 1948, also neubackener. Sie können daraus ersehen, daß wir 154.430 t Brotgetreide abgeliefert haben, das sind 67 Prozent; bei Gerste sind es 19.490 t, bei Hafer 8850 t und bei Mais 10.210 t. Das ist die einzige Sparte, wo eben in Österreich nicht

so viel erzeugt werden kann, wie wir brauchen. Es ist ja auch erklärlich. Jedem, der sich bei den österreichischen Bodenverhältnissen auskennt und sich damit vertraut macht und der sich auch schon in der Vergangenheit einmal Gedanken darüber gemacht hat, wie unsere österreichische Bevölkerung ernährt werden konnte, ist das nichts Neues. Denn von 8.210.185 ha Gesamtfläche haben wir nur 1.712.245 ha Ackerland und 1.056.288 ha Wiesen. Wir sind daher mehr Gebirgsland. Ich habe aber schon vor einigen Tagen darauf hingewiesen, daß dieses Gebirgsland trotzdem sehr wertvoll ist. Die Forstwirtschaft hat rund zwei Millionen Festmeter Holz exportiert und war so der Devisenbringer für 150 Millionen Schilling. Jeder, der sich mit der Ernährung in Österreich befaßt hat, muß auch wissen, wie die Zulieferungen seinerzeit gewesen sind. Wir haben ja auch in Friedenszeiten, und zwar 1930/1931, rund 500.000 t Futtermittel und ebenso rund 500.000 t Brotgetreide importiert. Der österreichische Boden ist eben zu klein, als daß er die gesamte Bevölkerung ernähren könnte.

Man muß aber noch etwas berücksichtigen. Die Frau Berichterstatterin hat heute erwähnt, daß Österreich über sieben Millionen Einwohner hat. Aber in den Lieferungen und Leistungen der Land- und Forstwirtschaft, die sie hier aufgezeigt hat, kommt nicht zum Ausdruck, daß es 1.870.769 Selbstversorger und 5.200.621 Nichtselbstversorger gibt. Und auf diesem Gebiete hat sich in den letzten beiden Jahren eine große Veränderung vollzogen. Vor zwei Jahren haben wir nur 1.362.000 Selbstversorger gehabt, wir haben also heute rund 500.000 Selbstversorger mehr. Wenn man den Verbrauch dieser Gruppe berücksichtigt, bedeutet dies eine zusätzliche Menge von 72.000 t Brotgetreide. Es ist erfreulich festzustellen, daß im Gegensatz zu den letzten Jahren nach Kriegsende heute dank der Prämien, die die Landwirtschaft den Ernte- und Zuckerrübenarbeitern geben kann, wieder sehr viele Menschen der Landwirtschaft ihre Kraft zur Verfügung stellen. Es wäre wünschenswert, daß diese geistige Umstellung in so manchen Industriegebieten weiter Fuß fassen würde, denn wir könnten noch gut 100.000 Arbeiter bei uns brauchen, die durch ihre Arbeit in der Landwirtschaft auf unserem heimischen Boden eine Mehrproduktion nicht nur für sich selbst sondern für mindestens ebenso viele weitere Personen erzielen könnten.

Und nun zum Kapitel Fleisch. So wie Kollege Appel beim Getreide ein unwahres Märchen konstruiert hat, ist es auch bei der Aufbringung von Fleisch. Wir haben ein Kontingent von 72.000 t Fleisch abzuliefern.

Wenn Sie jetzt 60 Prozent rechnen, so ist diese Rechnung falsch. Das war am 1. Oktober. Was hätten Sie dann im November und Dezember gemacht, wenn wir schon im September oder Oktober fertig gewesen wären? Es sind etwas über 100 Prozent im Verhältnis zur Lieferpflicht und zur Zeit abgeliefert worden. Die Kalorienzauberformel schreibt da zwar vor, daß ein Kilogramm Fleisch nicht einmal soviel wert ist wie ein Kilogramm Mehl oder ein paar Eier usw., aber ich will das Hohe Haus doch erinnern: von den 72.000 t, die wir abzuliefern haben, haben wir momentan 60.000 t abgeliefert.

Manche glauben, daß sie sich in der Fleischversorgung auf das Ausland verlassen können. Sie fragen sich, ob es sich lohnt, die Förderung der Landwirtschaft weiter zu pflegen. Da muß ich schon fragen: wer hat wen gefördert? Wir haben das beim Kapitel Landwirtschaft gesehen. Wir haben 8600 t Konserven und 2170 t Gefrierfleisch, das sind zusammen 10.770 t Fleisch, importiert gegenüber einer Aufbringung von 60.000 t im Inland. Ich glaube wohl, das ist eine andere Ziffer als 36 Prozent, überhaupt wenn man noch die Selbstversorger dazurechnet.

Was die Milch anbelangt, können wir sagen, daß wir uns seit 1945 erholt haben, was hoch lobenswert ist. Wir können heute schon pro Tag 400.000 l Milch nach Wien liefern, das ist mehr als doppelt so rasch wie im Verhältnis nach dem letzten Kriegsende. Wir haben bei der Eierablieferung bereits über 100 Prozent des Kontingents im Verhältnis zur Zeit erreicht. Beim Zucker ist ebenfalls ein erfreulicher Aufstieg zu verzeichnen. Vorausgesetzt, daß die Schätzungen hundertprozentig stimmen, können wir unseren Inlandsbedarf zu 45 Prozent decken. Auch das ist eine doppelt so rasche Erholung wie nach 1918, obwohl 1918 der österreichischen Landwirtschaft 16.000 Arbeitskräfte aus dem Ausland zur Verfügung gestanden sind.

Bei der Milch möchte ich noch besonders auf den Preis hinweisen. Nachdem endlich auf unseren Wunsch, annähernd die Gestehungskosten zu decken, der Schillingpreis zugestanden ist, möchte ich anführen, wie gut sich das auf die Anlieferung ausgewirkt hat. Vom 1. Jänner bis 30. April 1948 war eine Minderanlieferung von 12.637 t, vom 1. Mai bis 31. August 1948 eine Mehranlieferung von 29.346 t zu verzeichnen. Wir haben also alles aufgeholt.

Wenn wir heute bei Fleisch und Fett eine höhere Aufbringung erzielen wollen, wie sie der Abg. Koplenig mißbräuchlich forderte, so ist die einzige Voraussetzung zur Hebung der Produktion, daß wir genügend Futtermittel

aus dem Ausland bekommen, so wie es früher bei uns in Österreich der Fall war. Mit der gleichen Stückanzahl, die wir zur Ablieferung gebracht haben, hätte mindestens um 80 Prozent mehr Fleisch abgeliefert werden können, wenn genügend Futter vorhanden gewesen wäre.

Und nun erlaube ich mir noch, einige Wünsche der Landwirtschaft vorzubringen. Erstens verlangen wir, daß die im Gesetz vorgesehenen Pluspunkte bei der Ablieferung eines Produktes durch die Herabsetzung einer anderen Leistung Berücksichtigung finden können. Es muß ein Austausch in der Kalorienmenge von Eiern gegen Milch und anderen Produkten gestattet sein. Zu mir kommen viele Bauern, die 500 oder 600 l Milch zuviel abgeliefert haben, die aber nur deshalb, weil sie 80 Eier zu wenig lieferten, schwere Strafen bekommen haben. Das ist unmöglich. Außerdem möchte ich den Herrn Ernährungsminister bitten, eine große Ungerechtigkeit zu beseitigen. Der Bauer als Getreideproduzent, also Broterzeuger für das Volk, hat heute nur einen gesetzlichen Anspruch pro Mahlperiode auf 11 kg Brotgetreide. Wir haben also heute noch 11 kg Brot und nicht 15 kg, wie wir im Verhältnis zu der Erhöhung bei den anderen Verbrauchergruppen eigentlich erhalten sollten.

Wir haben uns auch erlaubt, einen Antrag zu stellen, daß endlich die Aufhebung des Nazi-Viehzählungsgesetzes vorgenommen werden möge. Wir haben in Österreich genügend Gesetze, die diese Übertretungen behandeln, und benötigen daher dieses Gesetz nicht mehr. Wir können aber auch darauf hinweisen, daß die Gesetze und Verordnungen, die von unserem Parlament und unserer Regierung erlassen worden sind, sachlich ziemlich richtig sind. Wir können heute darauf verweisen, daß wir wirklich einen schönen Fortschritt in unserer Ernährung verzeichnen können. Ich war heuer in Holland. Dieses Land ist viel reicher als das unsrige. Ich habe mich erkundigt und mußte feststellen, daß dort fast genau dieselben Gesetze bestehen wie bei uns, nur besteht ein großer Unterschied insofern, als es dort möglich war, die Bauern anständig mit Schuhen, Kleidungsstücken und Maschinen zu korrekten und anständigen Preisen zu versorgen.

Wenn ich schon bei der Kritik unserer Gesetze bin, dann erlaube ich mir, die verdienstvolle Mitarbeit der verewigten Frau Abg. Krones, die in unserem engeren Kreis gewirkt hat, hervorzuheben.

Die Kontingentierung hat sich bewährt. Sie hat die Möglichkeit gegeben, daß der tüchtige Bauer seiner Lieferpflicht beizeiten und gerne nachkommt. Deshalb möchte ich mich bei

unseren Aufbringungsausschüssen, die draußen auf dem Lande richtig gearbeitet haben, sehr bedanken. Voriges Jahr sind wir ja hier ziemlich scharf verurteilt worden. Man hat uns verschärfte Kontrollen angedroht. Ich möchte aber doch den Beweis dafür erbringen, daß eine Kontrolle nie etwas hervorbringen kann, was nicht gewachsen ist. Es sind einige Bezirke — über die ja besonders Herr Kollege Appel im vergangenen Jahr gesprochen hat —, die eben nicht abliefern konnten. Er hat also scheinbar nur eine alte Walze hervorgeholt. Wir hatten im vergangenen Jahr in einigen Gebieten eine Dürre und daher eine Mißernte zu verzeichnen. Wir brauchen unbedingt 270 mm Niederschläge in einer Vegetationsperiode, haben aber nur 81 mm gehabt. Auch der Alliierte Rat hat daher einsehen müssen, daß die Mengen, die vorgeschrieben waren, nicht aufzubringen waren. Es wäre also besser gewesen, der Herr Kollege hätte diese seine Bemerkungen unterlassen. Als Beispiel für meine Behauptung will ich ihm nur drei Bezirke nennen. Der eine Bezirk ist der Bezirk Baden, der zweite der Bezirk Bruck und der dritte der Bezirk Gänserndorf. Diese Bezirke haben heuer ein Vielfaches dessen geliefert, was im vergangenen Jahr möglich war.

Wir Bauern wollen auf jeden Fall unser Möglichstes tun, damit endlich die Zeit vorübergeht, in der unsere Minister und auch die anderen verantwortlichen Männer in die Fremde ziehen müssen, um für unsere Bevölkerung zu betteln. Wir können das aber nur dann erreichen, wenn die Voraussetzungen eintreten, derentwegen ich mich vorhin an Herrn Kollegen Koplenig gewendet habe, und zwar der Abzug der Besatzungstruppen und die Rückgabe unserer Gründe, die Zehntausende von Hektar betrifft. Nur diese Voraussetzungen würden uns die Möglichkeit geben, daß nicht nur die Bauern, sondern auch das Gewerbe und die Industrie, wenn diese genug Rohstoffe erhalten, in die Lage versetzt werden, zusammen mit dem wiederbelebten Fremdenverkehr mitzuwirken an dem Aufbau, den wir alle für ein freies und demokratisches Österreich ersehnen. (*Beifall bei der ÖVP. — Inzwischen hat Präsident Dr. Gorbach den Vorsitz übernommen.*)

Die Verhandlung wird zur Vornahme der Abstimmung unterbrochen.

Den Gruppen

VI: Kapitel 11: Bundesministerium für Unterricht, Kapitel 12: Unterricht, Kapitel 13: Kunst, und Kapitel 28, Titel 8: Bundestheater;

VII: Kapitel 14: Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung;

VIII: Kapitel 15: Soziale Verwaltung, und Kapitel 28, Titel 9: Bundesapotheken;

X: Kapitel 19: Land- und Forstwirtschaft, und Kapitel 28, Titel 3: Österreichische Bundesforste, sowie

XI: Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und Kapitel 21: Bauten,

wird in der beantragten Fassung die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Die Entschließungen zu Gruppe VI (S. 2708), Gruppe VII (S. 2756), Gruppe VIII (S. 2778), Gruppe X (S. 2818) und Gruppe XI (S. 2879) sowie der gemeinsame Antrag Dr. Pernter-Dr. Zechner (S. 2737) werden angenommen.

Sodann wird die Spezialdebatte über Gruppe XII: Ernährungswirtschaft, fortgesetzt.

Abg. Weikhart: Hohes Haus! Wenn wir bisher in Österreich auf Ruhe und Ordnung hinweisen können, so ist dies sicherlich ein Verdienst der Arbeiter- und Angestelltenschaft und ihrer Vertrauensmänner in unserem Lande, nicht zuletzt aber auch ein Verdienst einer wesentlichen Besserung im Ernährungssektor. Wenn der Abg. Honner gestern erklärte, die Arbeiter leben seit einem Jahr schlechter als bisher, so müssen wir dies genau so als unrichtig bezeichnen wie etwa die Ausführungen des Herrn Abg. Aichhorn, der sagte, die Besserung sei in erster Linie dem Grauen Markt zuzuschreiben. Es hieße, bezüglich des Ernährungssektors geradezu blind und taub sein, wollte man die tatsächliche Besserung, die hier eingetreten ist, nicht erkennen. Wie sah es denn vor einem Jahr aus? Vor einem Jahr gab es weder Obst noch Gemüse, und wenn solches in geringen Mengen vorhanden war, dann wurde es kalorienmäßig angerechnet. Vor einem Jahr dachte noch kein Mensch daran, daß 2100 Kalorien für den Normalverbraucher zu haben sein werden. Vor einem Jahr war die Qualität des Brotes unter jeder Kritik. Vor einem Jahr hatten die Werkküchen fast nichts zu kochen. Vor einem Jahr war die Zuckerzuteilung fast nur die Hälfte jener von heute, vor einem Jahr gab es zumindest in Wien wochenlang überhaupt keine Fleischaufrufe, ja vor einem Jahr verdammt wir schon die heute so oft genannten Hülsenfrüchte und hatten schwere Sorgen um die Aufbringung der Kartoffeln. Wir freuen uns also, daß so viele Verbesserungen innerhalb eines Jahres möglich waren, obwohl wir noch lange nicht damit zufrieden sind.

Zu den Anspielungen, die sowohl gestern der Herr Abg. Honner wie heute der Herr Abg. Koplenig in bezug auf den Handel mit unseren Nachbarstaaten gemacht haben, möchte ich folgendes sagen: Ich verfolge die

Situation seit dem Frühjahr 1946 und kann dazu bemerken, daß sich der Ernährungsminister seit diesem Zeitraum redlich bemühte, gerade mit unseren Nachbarstaaten in Handelsbeziehungen zu kommen. Aber worin liegen die Ursachen, daß es ihm bisnun nicht oder nur teilweise gelungen ist? Worin liegen die Ursachen des Ausbleibens jenes Erfolges, den wir alle anstreben? In erster Linie darin, daß jene Staaten, die da gegen den kapitalistischen amerikanischen Dollar schreien, von uns gerade diesen Dollar beim Kauf von Waren verlangen, und andererseits, daß diese Staaten von uns qualitativ hochwertige Kompensationsartikel verlangen. Es ist nicht unsere Schuld, daß diese Handelsbeziehungen nicht jenen Erfolg zeitigten, den wir alle wünschen, aber wenn uns für hochqualitative Artikel bloß Obst oder Gemüse oder minderwertige Lebensmittel angeboten werden, dann müssen wir sagen, daß unser Ernährungsminister nicht nur Politiker, sondern auch Kaufmann sein muß. Wir dürfen hochqualitative Waren nicht gegen schlechte eintauschen — und das ist letztlich der Grund!

Wenn sich der Abg. Koplenig heute gegen den Grauen Markt gewendet hat, so sei hiezu bemerkt, daß wir zum erstenmal feststellen können, daß er sich gegen die Sowjetunion ausgesprochen hat, denn bekanntlich ist dort dieser sogenannte Graue Markt staatlich anerkannt und im ganzen Land eingeführt. Die Abgeordneten der Kommunistischen Partei hätten den Ernährungsminister längst fragen können, wieso es möglich war, daß die Handelsbeziehungen mit unseren Nachbarstaaten nicht so in Fluß gekommen sind. Sie hätten dann jene Aufklärungen erhalten, die wir selber auch von unserem Minister erhalten haben. *(Ruf bei den Sozialisten: Sie haben sie nicht holen wollen!)*

In einer besonders theatralischen Rede hat sich gestern der Herr Abg. Aichhorn für den Grauen Markt eingesetzt und dabei gemeint, daß gerade dieser ein Anreiz für den Produzenten sei. Er sagte unter anderem: „Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus“, und spielte damit auf die im nächsten Jahr stattfindenden Wahlen an. Wir bemerken zu dieser Äußerung, daß wir schon seit längerer Zeit durch die ÖVP-Presse auf dieses große Ereignis vorbereitet werden. Die ÖVP-Presse scheut schon jetzt vor Verleumdungen aller Art nicht zurück.

Wir lesen beispielsweise in der heutigen „Tageszeitung“, daß die Abgeordneten unserer Partei Mark und Gföller am 3. November in Wiener Neustadt ganz geheimnisvoll mit Vertretern der Kommunistischen Partei bei einer Besprechung gewesen sein sollen, wobei

angeblich über die Neukonstituierung einer linksgerichteten Partei gesprochen wurde. Zu dieser Verleumdung können wir nur feststellen: Mein Parteigenosse Mark war seit dem Jahre 1945 überhaupt noch nicht in Wiener Neustadt (*Rufe bei den Sozialisten: Hört! Hört!*), es sei denn, daß er auf der Strecke nach Steiermark und Kärnten durchgefahren ist, ohne aber nur mit einem Fuß Wiener Neustädter Boden betreten zu haben. Meinem Parteigenossen Gföller war das etwas ganz Neues, denn so alt er schon ist, er war überhaupt noch nie in der Stadt Wiener Neustadt. Zu dieser nur allzu durchsichtigen Meldung sagen wir in aller Ruhe: Meine Herren, nicht verdächtigen! Liefern Sie Beweise, ansonsten sind Sie das, was wir Sie nennen werden: Verleumder! (*Lebhafte Zustimmung bei den Sozialisten.*)

Abschließend will ich zu dieser Angelegenheit sagen: Wir verstehen die gewisse Aufregung innerhalb der ÖVP-Kreise. Sie aber sollen wissen, die Sozialistische Partei steht an der Schwelle der Macht, einig und geschlossen, und keine Verleumdung wird sie erschüttern können! (*Erneuter Beifall bei den Sozialisten.*)

Wenn ich nun nach den mir wichtig erscheinenden Nebenbemerkungen fortfahren darf: der Abg. Aichhorn hat über den Grauen Markt gesprochen. Wir kennen dessen gewisse Auswirkungen. Es hat eine Zeit gegeben, da gab es weder in Wien auf Aufruf Fleisch noch sonst irgendwo, auch nicht im Lande Tirol. Aber gerade zu dieser Zeit flog ein Fleischskandal im Tirolerland auf, und heute hören wir wieder aus dem Burgenland von einem ähnlichen Skandal. Jener Fleischskandal hat auch zu einer parlamentarischen Anfrage meiner Partei geführt, auf die wir vor kurzem vom Innenminister eine Antwort erhielten, worin wir lesen können (*liest*): „Seit geraumer Zeit konnte in Innsbruck ein gesetzwidriges Ansteigen der Viehpreise beobachtet werden. Die Bundespolizeidirektion Innsbruck hat daher Untersuchungen eingeleitet und festgestellt, daß die in Innsbruck üblichen Marktpreise weit über dem gesetzlich zulässigen Ausmaße lagen und auch in keinerlei Verhältnis zu den Vieheinkaufspreisen standen.“ (*Abg. Dr. Häuslmayer: Im heiligen Land Tirol!*) „Auf Grund dieser Feststellungen hat die Polizeidirektion Innsbruck alle erreichbaren Schlußscheine über den Ankauf von Schlachtvieh eingezogen und einer genauen Überprüfung unterworfen, mit dem Ergebnis, daß sich ein Großteil der beschlagnahmten Schlußscheine als gefälscht erwies.“ Das „Ergebnis der Untersuchungen“ — heißt es in der Antwort weiter — „beweist, daß im großen Ausmaße Manipulationen vorgenommen wurden, die die ordnungs-

gemäße Aufbringung nicht nur in Tirol, sondern im gesamten Bundesgebiete gefährdet haben.“ Dazu führen diese Dinge, und ich möchte die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei und insbesondere Herrn Abg. Aichhorn vor dieser Politik warnen.

Haben wir hier den Skandal im Fleischsektor gesehen, so hatten wir gleich darauf in demselben Lande den Skandal auf dem Milch-, Butter- und Käsektor. Der Tiroler Sennereiverband hat Milch zu Überpreisen aufgekauft und diese Milch zu Butter und Käse verwertet. Diese Butter und dieser Käse wurden nun an den Großhandel und an die Händler zu 30 bis 40 S verkauft. Die Butter wurde von den Großhändlern, denn auch sie wollten einen Nutzen davon haben, zu 66 S, der Käse zu 50 S für das Kilogramm weiterverkauft. Zur gleichen Zeit, als dies festgestellt wurde, war in Tirol ein außerordentlicher Fettmangel zu verspüren. Zu gleicher Zeit mußte Leinöl an Stelle von Fett auf die Karten ausgegeben werden. Hatte in der Fleischangelegenheit der Landesrat der Österreichischen Volkspartei Muigg den Mut, den Innenminister einer Verleumdung zu bezichtigen, so hatten wir kurze Zeit darauf die Bestätigung der Wahrheit, indem die leitenden Herren sowohl vom Viehwirtschaftsverband als auch vom Tiroler Sennereiverband einfach verhaftet wurden.

Glauben Sie, meine Herren, daß die Arbeiterschaft auf die Dauer diesem Treiben so mir nichts dir nichts zusehen wird? Wenn die Arbeiter und die Angestellten ihre Pflicht tun, dann dürfen sich nicht einige Menschen in diesem Lande die Taschen füllen. Wir wären lieber heute als morgen froh, wenn wir mit der Kartenwirtschaft Schluß machen könnten. Dies können wir aber nur dann tun, wenn die Gewähr geboten ist, daß so viele Produkte vorhanden sind, daß auch die Armen oder jene Menschen, die nicht die nötigen Geldmittel zur Verfügung haben, in die Lage versetzt werden, sich diese zur Erhaltung ihres Lebens und des Lebens ihrer Kinder notwendigen Produkte zu verschaffen.

Der Herr Abg. Aichhorn war gestern in seiner Rede ganz besonders stolz auf den Ausgang der Volksbefragung, die er in Wien veranstaltet hat, mit der er sich aber nicht nur nach der Meinung der Sozialistischen Partei, sondern auch nach Meinung einiger Funktionäre der Österreichischen Volkspartei nur lächerlich gemacht und seine eigene Partei blamiert hat. Während die Österreichische Volkspartei bei den Wahlen im Jahre 1945 in Wien rund 300.000 Stimmen erhielt, hat diese unkontrollierbare Volksbefragung des Herrn Abg. Aichhorn nicht einmal diese Stimmen-

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2923

anzahl in Unterschriften erreicht. Ich glaube, der Landesobmann der ÖVP in Wien wird von diesem Resultat nicht geradezu begeistert gewesen sein. Sollte das ein Omen sein, dann ist es wahrscheinlich für die Österreichische Volkspartei ein ganz schlechtes, denn 80 Prozent der Bevölkerung lehnen die Methode des Herrn Abg. Aichhorn rundweg ab. Und wenn Sie glauben, daß Ihnen eine Antwort gegeben wird — o ja, die kommt: nächstes Jahr bei den Wahlen wird das österreichische Volk auch mitzuentcheiden haben, ob planmäßige Wirtschaft, ob ordentliche und gerechte Aufteilung der vorhandenen Lebensmittel oder nicht! (*Abg. Aichhorn: Da werden Sie staunen!*) Ich glaube, daß Sie staunen werden. Denn unsere Werbeaktion hat es bewiesen, daß wir zielsicher diesem Urteil entgegen schauen können. (*Abg. Ing. Raab: Wir fürchten uns schon!*) Aber ich glaube, es wird mit manchen Wirtschaftspolitikern ein schreckliches Ende nehmen. (*Lebhafter Zwischenruf des Abg. Ing. Raab.*) Die Erregung des Herrn Abg. Raab beweist mir, daß ich in dieser Frage den Nagel auf den Kopf getroffen habe. Sie werden das Urteil des österreichischen Volkes noch klar und deutlich hören können.

Was wir in Zukunft von unserem Ernährungsminister verlangen, ist, daß wir nicht nur quantitativ günstige, sondern auch vor allem qualitativ bessere Kaloriensätze erhalten. Wenn wir uns an die Kommunistische Partei wenden und weiter überhaupt etwas verlangen, so zumindest endlich die objektive Anerkennung der Tatsachen. Hat sich der Abg. Elser im Finanz- und Budgetausschuß objektiv verhalten und wenigstens zugegeben, daß auf dem Ernährungssektor eine wesentliche Besserung eingetreten ist, so sagte sein Kollege Koplenig heute fast gerade das Gegenteil. Zu Ihnen aber, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei, möchte ich sagen, daß auch Ihnen die Anerkennung der Interessen der breiten Volksmassen über alles gehen soll und nicht jene der Gier nach Profiten. Wenn es heißt, die Pflicht zu tun, dann gilt diese Pflicht für alle! (*Lebhafter Beifall bei den Sozialisten.*)

Abg. Hinterndorfer: Hohes Haus! Als erster Redner zum Kapitel Ernährungswirtschaft hat sich der Herr Abg. Koplenig zum Wort gemeldet. Er hat, wie nicht anders zu erwarten war, das Ernährungsministerium und, damit es gleich in einem geht, die ganze Regierung in Grund und Boden verdonnert. Nun sind wir das alle schon gewöhnt, denn ich glaube, darin sind wir uns alle einig, daß die sogenannten österreichischen Kommunisten erst dann in Österreich zufrieden wären, wenn wir eine Volksdemokratie hätten, wo sie allein

reden und die anderen zum Schweigen verurteilt sind. Derzeit aber können wir ihnen auf keinen Fall recht tun, ob wir es so oder so machen.

Der Herr Kollege Honner hat gestern festgestellt, daß unsere Auslagen mit Waren vollgefüllt sind. Wir freuen uns, daß endlich die Zeit vorüber ist, in der sie leer oder mit Ramschwaren angefüllt waren. Die Auslagen sind tatsächlich voll. Er aber knüpfte daran den Satz, daß niemand etwas kaufen kann. Das erinnert mich an eine Versammlung, an deren Schluß jemand aufstand und sagte: In Österreich geht es immer verkehrt; das eine Mal haben wir viel Geld gehabt und nichts bekommen, jetzt haben wir alle Waren, aber können uns nichts kaufen. Nun, meine sehr Verehrten, dieses Land, in dem jeder genug Geld hat, um sich alles kaufen zu können, existiert nicht. Das wäre das schöne Schlaraffenland. Überall, ich glaube, auch in der Volksdemokratie, wird es viele Waren geben, die sich nicht jeder wird kaufen und leisten können; auch in den Volksdemokratien wird es nicht anders sein. Im übrigen war ich die letzten Sonntage an der tschechoslowakischen Grenze in Versammlungen und habe mich orientiert, wie es drüben in der Tschechoslowakei aussieht. Es würde aber zu weit führen, alle diese Dinge aufzuzählen, weil wir heute schon eine gedrängte Redezeit haben.

Der Abg. Koplenig meinte, daß es die Regierung nicht notwendig gehabt hätte, wegen der Fleisch- und Fettlücke nach Amerika zu fahren, denn hätten wir im Inland eine Intensivierung vorgenommen, hätten wir genügend Fleisch und Fett. Dazu ist wohl zu sagen, daß er keine Ahnung hat, denn erstens haben wir zahlenmäßig und zweitens auch der Qualität nach noch lange nicht den Viehstand von 1938. Wir hatten Jahre hindurch Trockenheit, Dürre und großen Mangel an Inlandsfutter; das ausländische Tierfutter fehlte, wie allen bekannt ist, zur Gänze, so daß unser Viehstand weiter zurück ist als vor 1938. Unser lieber Freund Kollege Aichhorn, der heute schon so oft wegen des Grauen Marktes apostrophiert wurde, hat nun gestern ganz klar aufgezeigt, was er wollte: nicht etwa, daß unsere Bauernschaft ihre Ware auf den Grauen Markt liefern soll, sondern er hat ausdrücklich betont, daß nur der Bauer für den Grauen Markt liefern darf, der nachweisbar restlos seiner Ablieferungspflicht Genüge getan hat. Damit käme diese Ware mit Transportschein legal in die Stadt zum Konsumenten heran, und wir würden den Schleichhändlern ihre dunklen Wege abschneiden. (*Lebhafter Zwischenruf.*)

Aber nicht nur die Anhänger der KPÖ, auch solche der SPÖ haben die ÖVP immer

2924 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

als die Schuldige an der Ernährungskrise, die wir in der Stadt haben, hingestellt. Ein Beispiel für viele ist der Herr Abg. Waldbrunner. Ich möchte feststellen, daß zwar der Herr Abg. Scharf eliminiert wurde, daß aber sein Geist, der im Kampf gegen die Österreichische Volkspartei besteht, noch in manchen fortlebt. Ich bin der Meinung, daß es zu Nutz und Frommen von uns allen ist und daß es die Bevölkerung und mit ihr die ÖVP nicht wünschen, daß die beiden Staatsparteien einen Parteienkampf aufführen, denn freuen würde sich darüber nur der lachende Dritte. Der Abg. Waldbrunner hat am Parteitag der Sozialistischen Partei folgendes ausgesprochen: Wenn die Lebensmittelaufbringung noch immer unbefriedigend ist, so ist das einzig und allein die Schuld der demagogischen und egoistischen Politik des Bauernbundes unter der Führung der Österreichischen Volkspartei. Es ist Ihnen allen, auch den Funktionären der Sozialistischen Partei, bekannt, daß sich nicht der Bauernbund und die ÖVP mit der Ablieferung beschäftigen, sondern daß die Aufbringung und die Ablieferung die Ortsaufbringungsausschüsse, die Bezirksaufbringungsausschüsse und der Landesaufbringungsausschuß besorgen, in denen sowohl Konsumenten- wie Produzentenvertreter, und zwar von der ÖVP wie auch der SPÖ, dabei sind. Aber das billige Schlagwort speziell bei der städtischen Bevölkerung war: die Sabotage der Ablieferung durch die Bauern ist schuld daran, daß in Österreich eine Ernährungskrise in den Städten besteht!

Wer hat die Schuld, daß wir in Österreich eine Ernährungskrise haben? Sind es wirklich unsere österreichischen Bauern, die Tag und Nacht ohne Pause, ohne Urlaub, ohne Personal gearbeitet haben? Ich will das ganz kurz noch einmal wiederholen, weil es öfter wiederholt werden muß, damit es endlich gehört wird: schuld an der Ernährungskrise in Österreich ist vor allem, daß wir nicht autark sind, daß wir zu allen Zeiten, auch in der Zeit der besten Ernten, niemals soviel produzieren, als wir für das österreichische Volk brauchen, sondern immer lebenswichtige Produkte — mehr oder weniger, je nach der Ernte — einführen müssen. Zweitens ist daran der Hitlerkrieg schuld, durch den wir in Österreich zu 54 Flugplätzen gekommen sind. Da haben wir das Brucker Lager, den Flugplatz in Sommerrein mit 12.000 ha Fläche, dazu kommt Döllersheim, wo insgesamt 43 Bauerndörfer ausgesiedelt wurden, mit 40.000 ha, so daß wir in Niederösterreich allein 50.000 ha fruchtbarsten Ackerbodens verloren haben. Das wirkt sich natürlich für die Ernährung Wiens und Niederösterreichs ganz besonders aus. Dann haben wir die

sogenannte Befreiung erlebt, bei der wir nicht nur von den Nazi, sondern auch von allerhand anderen Dingen befreit wurden. Dann kamen die Jahre der Trockenheit und der Dürre, der Mißernte auf allen Gebieten. Dazu kommt der Mangel an Kunstdünger und Futtermitteln, der schon vom Jahre 1938 an bestand. Dazu kamen noch die 600.000 versetzten Personen und noch mehr. Das sind die Hauptursachen der Ernährungskrise, die aber nicht nur eine österreichische Angelegenheit ist, denn wenn Sie sich in Europa umschauen, so sehen Sie überall die gleichen Verhältnisse, weil eben der Krieg in der Normandie begonnen und am Schwarzen Meer geendet hat. Wo Schlachtfelder waren, konnte nicht gesät und konnten die Felder nicht bebaut werden. Das sind die Hauptursachen der Ernährungskrise, aber nicht unsere österreichische Bauernschaft.

Gottlob hat sich die Ernährung ja doch wesentlich gebessert. Rein kalorienmäßig können wir feststellen, daß wir von 1800 auf 2100 Kalorien gekommen sind. Die Schwierigkeiten, die wir jetzt noch haben, sind eigentlich sehr minimal und gering. Es handelt sich vor allem nur mehr darum, die Fleisch- und Fettstücke auszufüllen. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß der Herr Minister mit Erfolg aus Amerika zurückkomme. Das scheint der Fall zu sein. Wir haben zunächst den Wunsch, daß wir die Fleisch- und Fettstücke wegbringen. Der zweite Wunsch, den wir noch haben, ist der — und ich glaube, ich spreche da im Namen aller —, daß in ganz Österreich ein einheitlicher Lebensmittelauftrag erfolgen soll. Wir auf dem Lande besitzen so viel Solidarität, daß wir mit der städtischen Bevölkerung teilen wollen. Es sollen nicht immer die Wiener allein das Gefrierfleisch, die Fische und die Pferdefleischkonserven erhalten. Die Zuweisung der Lebensmittel soll für alle in ganz Österreich die gleiche sein.

Das sind unsere Wünsche, die wir in bezug auf das Kapitel Ernährung haben. Wie überall gibt es auch hier nur eine Parole: Einigkeit macht stark! Wir wollen nicht Zwietracht säen zwischen der städtischen und der Landbevölkerung, wir wollen uns vielmehr zu dem Grundsatz bekennen: Stadt und Land, ein einzig Band, Stadt und Land, Hand in Hand!

Wie steht es denn um die österreichische Bauernschaft? Zugegeben, daß da und dort manches geschehen ist, was zu tadeln ist. Aber will man wegen einzelner die ganze Bauernschaft in Grund und Boden verdonnern? Gerade die niederösterreichische Bauernschaft hat trotz aller Schwierigkeiten ihre Pflicht

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2925

erfüllt. Bauernarbeit ist hart und schwer. Darum will ja auch niemand zur Landwirtschaft. Essen wollen alle, aber arbeiten nicht, wenigstens nicht auf dem Land draußen. Helfen wir daher der Bauernschaft durch Technisierung und Mechanisierung, damit die Produktion gesteigert wird, damit wir, je eher umso besser, aus der Krise herauskommen, damit diese Krise der Vergangenheit angehört zu Nutz und Frommen aller, zu Nutz und Frommen unseres Volkes! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dr. Gorbach: Damit ist die Aussprache über die Gruppe XII beendet.

Es gelangt die **Gruppe XIII**, Kapitel 23: Energiewirtschaft und Elektrifizierung, zur Verhandlung.

Spezialberichterstatte **Gföller**: Hohes Haus! Das Kapitel Energiewirtschaft und Elektrifizierung ist eines jener Kapitel, die die Bundesfinanzen am wenigsten in Anspruch nehmen.

Der Aufwand des Ministeriums für Energiewirtschaft und Elektrifizierung erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 8,2 Prozent; dabei sind die sachlichen Ausgaben um 6,5 Prozent geringer angesetzt, hingegen erhöht sich der Personalaufwand infolge des Lohn- und Preisübereinkommens um 10,7 Prozent, obwohl der Personalstand im Ministerium eine Verminderung erfahren hat.

Beim Titel Förderung der Energiewirtschaft und Elektrifizierung erhöht sich der Sachaufwand um 50 Prozent; hier sind ebenso wie beim Titel Planungen, Studien und Begutachtungen, dessen Sachaufwand um 40 Prozent gestiegen ist, keine separaten personellen Ausgaben eingesetzt. Die Einzelheiten sind aus den Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz zu entnehmen.

Insgesamt beträgt der Personalaufwand dieses Kapitels 1.096.700 S, der Sachaufwand 1.133.500 S. Nach Abzug der Einnahmen von 23.500 S verbleibt ein Gesamtnettoerfordernis von 2.206.700 S.

Der Ausbau der Wasserkräfte gehört heute nicht mehr in das Ressort des Bundesministeriums für Energiewirtschaft und Elektrifizierung, weil diese Aufgabe sowie die sonstigen Elektrifizierungsarbeiten an die Sondergesellschaften und Landesgesellschaften übergegangen sind. Das Bundesministerium hat sich daher auf seine eigentlichen Aufgaben zurückgezogen, die in den Angelegenheiten des Elektrizitätswesens, der Elektrizitätswirtschaft und deren Planung, der Bewirtschaftung der elektrischen Energie, des Elektrizitätsrechtes und der Förderung der Elektrifizierung bestehen.

Zu dem vorliegenden Kapitel ist zu sagen, daß auch in dem ablaufenden Jahr erfolgreich

gearbeitet worden ist. Es wurde eine Erhöhung der installierten Leistungsfähigkeit um 16 Prozent erreicht. (*Abg. Fischer: Und der Zusammenbruch des Verbundnetzes!*) Der Zuwachs von Winterenergie beträgt 13 Prozent. Diese Leistung erforderte allerdings hohe Sachaufwände. So betrug der Gesamtverbrauch an Eisen nicht weniger als 19.450 Tonnen, an Zement 77.650 Tonnen, an Holz 97.647 Festmeter. An Mauerziegeln wurden 12,9 Millionen Stück verbaut. Der Verbrauch an Aluminium für Hochspannungsfreileitungen belief sich auf nicht weniger als 1350 Tonnen. Der Arbeiterstand auf sämtlichen Baustellen zur Elektrifizierung betrug im März 1948 12.003, erreichte im August den Höchststand von 14.283 und beträgt im Dezember — also in diesem Monat — noch immer 12.914. Dabei ist die besonders gute soziale Betreuung der hier arbeitenden Menschen hervorzuheben, die allerdings bei der Schwere und Unannehmlichkeit der Arbeit wohl eine Selbstverständlichkeit genannt werden darf.

Wir können also feststellen, daß in diesem Jahr fleißig gearbeitet worden ist und daß wir auch für die Zukunft die besten Hoffnungen hegen können. An der Limbergssperre, dem bedeutendsten Bauunternehmen zum Ausbau der Energie, wird weitergearbeitet. Das dröhnende Lied der Arbeit in den Höhen unserer Berge tönt weiter und vermischt sich im Tale mit dem Rauschen der Enns. Wir können weiter feststellen, daß trotz der besonderen Trockenheit des vergangenen Herbstes, der ganz außerordentlichen Wassernot und trotz des teilweisen Ausfalls von Gerlos bisher noch keine Verbundnetzzusammenbrüche erfolgt sind. Wir danken dies insbesondere der hervorragenden Arbeit der Ingenieure in den kalorischen Werken, die auf höchsten Touren laufen. Wir danken es auch der Vorsorge des Ministeriums, aber auch dem Bundeslastverteiler und den Lastverteiltern in den Ländern, die dieses Ergebnis durch ihre eifrige Zusammenarbeit erzielten. Auch ihnen gebührt der Dank für den Takt und das Geschick, mit dem sie ihrer Aufgabe nachkommen und dieses Ergebnis erzielt haben.

Auf weitere Einzelheiten einzugehen, kann ich mir ersparen. Die Erläuterungen und der Voranschlag selbst geben die nötigen Auskünfte.

Ich stelle im Namen des Finanz- und Budgetausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle dem Kapitel 23: Energiewirtschaft und Elektrifizierung, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1949 in der Fassung der Regierungsvorlage (712 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Abg. Elser: Hohes Haus! Die zweite Republik richtete zwei neue Wirtschaftsministerien

ein, das Ministerium für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung und das Ministerium für Energiewirtschaft und Elektrifizierung. Beide stehen in enger Beziehung zueinander und hätten die große Aufgabe, im Sinne der Forderung der Mehrheit der Bevölkerung das wirtschaftliche Antlitz unseres Staates wesentlich zu verändern. Die großen Hoffnungen, die die österreichische Arbeiterschaft im Jahre 1945 mit Recht hegen durfte und die auf Beseitigung der privatkapitalistischen Produktionsweise, auf Beseitigung der kapitalistischen Ausbeutung zielten, sind heute einer tiefen Enttäuschung gewichen. Diese Feststellung ist eine traurige Botschaft an die Arbeiterklasse, eine frohe Botschaft jedoch für die Kapitalisten unseres Landes, für jene Kapitalisten, die es nach der Ansicht unseres Herrn Bundesministers für Energiewirtschaft Dr. Migsch nicht gibt. Ich aber bin der Meinung, gerade diese Kapitalisten, deren Existenz immer und nicht zuletzt von seiten der sozialistischen Abgeordneten bestritten wird, spielen im Bundesministerium für Energiewirtschaft und Elektrifizierung eine ganz besondere Rolle. Sie nehmen immer mehr Gestalt und Leben an und haben meiner Ansicht mehr zu schaffen, mehr zu disponieren als der sozialistische Energieminister Dr. Migsch.

Meinem Kollegen Dr. Altmann, dem früheren Energieminister, wurde der Vorwurf gemacht, er sei zu wenig initiativ gewesen, er sei vor allem daran schuld, daß es Netzzusammenbrüche gegeben habe. Kurz und gut, man ließ kein gutes Haar an diesem Manne. (*Zwischenrufe.*) Er wurde für alles verantwortlich gemacht, auch für Dinge, für die man ihn aus sachlichen Gründen niemals hätte zur Verantwortung ziehen können. Wie mußte das Ministerium Dr. Altmann beginnen? Das wollen wir einmal ganz sachlich feststellen. Mit zerrütteten und zerlumpten Erzeugungsanlagen, die erst mit größter Mühe recht und schlecht wieder hergestellt werden mußten, es gab vor allem keine Kohle, keinen Brennstoff und — nach dem Gesetz der Serie des Unglücks — gab es ausgerechnet in dieser Zeit der allgemeinen Not der Energieerzeugung auch keine Niederschläge, also keinen Regen, kein Wasser. (*Abg. Dr. Pittermann: Pech gehabt! — Abg. Ing. Raab: Weil er zu wenig gebetet hat, der Herr Minister!*) Unter diesen Umständen mußte das neuerrichtete Energieministerium seine neuen Aufgaben beginnen und bewältigen.

Nach dem Rücktritt des Dr. Altmann kam der jetzige Energieminister Dr. Migsch ans Ruder und übernahm das Energieministerium. Ich muß schon sagen — ich habe es auch schon im Finanzausschuß gesagt, und der Herr

Minister wird mir die Feststellung nicht übel nehmen —, er war von außerordentlichem Glück begünstigt. (*Zwischenrufe.*) Kaum übernahm er dieses Ministerium, da schien es, als hätte der Wettergott mit ihm etwas ganz Besonderes vor, Dr. Migsch war der Hans im Glück, ein wahrer Glückspilz, denn es begann in Strömen zu regnen, die trockenen Jahre hörten auf und es gab Wasser über Wasser. (*Abg. Dr. Pittermann: Ein Geheimpakt Petrus und SPÖ!*) Es gab aber auch, Herr Kollege Dr. Pittermann, im Gegensatz zur Ära Altmann allmählich genügend kalorischen Brennstoff, also Kohle. Wir sehen daher, es gab in Hülle und Fülle das, was man in der Zeit Dr. Altmanns infolge der allgemein bekannten Verhältnisse in der Energiewirtschaft vermißt hatte. (*Abg. Dr. Pittermann: Das sind die Leistungen des Marshall-Planes!*)

Jetzt muß man sich unwillkürlich fragen: was ist eigentlich los in der Energiewirtschaft? Jetzt haben wir Kohlen, jetzt haben wir Wasser, und mehr oder weniger sind auch die Anlagen wieder repariert. Zum großen Teil wurden sie unter der Ära Dr. Altmann repariert und wiederhergestellt — das ist nicht abzuleugnen. Jetzt haben wir alle günstigen Voraussetzungen zur Energieerzeugung und — trotzdem Stromkrisen! Wollen wir daher vielleicht doch etwas die Ursachen beleuchten. Wunder gibt es ja keine, am allerwenigsten gibt es Wunder in der Wirtschaft.

Anläßlich einer vor einigen Wochen abgehaltenen Finanz- und Budgetausschusssitzung gab der Herr Bundesminister eine interessante Darstellung der gesamten Energiewirtschaft Österreichs. Er meinte in seinem Resumé, wir haben keine Ursache, von einer Stromkrise zu reden, wir können frohen Mutes in die Zukunft blicken. Kein Wunder, wenn sein Ex-offo-Verteidiger, der Herr Ing. Waldbrunner, meinte, das, was die Kommunisten hier an Kritiken angebracht haben, seien ja doch nur kommunistische Mätzchen. Ich bin aber der Auffassung, meine Damen und Herren, daß es fast den Anschein hat, als ob diese kommunistischen Mätzchen immer mehr Tatsache werden würden.

Was sagte der Herr Minister damals vor 14 Tagen? Er meinte, von einer Stromkrise sei keine Rede, die Strombezieher seien daran schuld, man könne nicht von einer Stromkrise sprechen, sondern eher von einer Disziplinkrise der Strombezieher — eine etwas merkwürdige Argumentation, eine merkwürdige Begründung der bestehenden, nicht abzuleugnenden Stromkrise. Aber wollen wir vielleicht doch untersuchen, inwieweit der Herr Bundesminister Dr. Migsch eventuell recht haben könnte.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2927

Wir haben in der Energiewirtschaft zwei Hauptkonsumenten: die einen sind die Haushalte, und die anderen sind die Industrie und das Gewerbe. Das sind die Hauptstromabnehmer, die Stromkonsumenten. Bleiben wir einmal bei den Haushalten. Die Haushalte bestehen zum überwiegenden Teil aus Arbeitern und Angestellten, Pensionisten, Sozialrentnern usw. Es ist eine Erfahrungstatsache, die kein Mensch wird bestreiten können, daß die Arbeiter- und Angestelltenhaushalte, auch die Beamtenhaushalte und natürlich auch die Haushalte der Pensionisten und Sozialrentner, von Haus aus gezwungen sind, nach allen Richtungen hin zu sparen. Sie sparen daher mit der teuren Kohle, die jetzt auf Grund der Kohlenpreiserhöhung eine weitere bedeutende Verteuerung erfahren hat, sie sparen mit dem Holz — Holz ist bekanntlich sehr teuer — und sie sparen natürlich auch mit dem keineswegs so billigen Strom für die Haushalte. Sie sparen also nach allen Richtungen. Die Haushalte sind es also nicht, die irgendwie aus Mutwillen oder aus Disziplinlosigkeit mehr Strom beziehen, als sie für ihren Haushalt nötig hätten. Die Haushaltstrombezieher können also an dieser Stromkrise nicht schuld sein. Hier von einer Disziplinlosigkeit zu reden, widerspricht schließlich doch den gegebenen Tatsachen. Trotzdem hat das Energieministerium ab Oktober dieses Jahres die bekannten Stromsparmaßnahmen verfügt und hat unter anderem die Privathaushalte unter strengste Strafsanktionen gestellt. Man könnte dagegen vielleicht weniger sagen, wenn man die Verbrauchsmengen für diese Haushalte entsprechend dem Normalverbrauch festgesetzt hätte, aber man hat diese neuen Verbrauchsmengen so weit herabgesetzt, daß man mit diesen Verbrauchsmengen beim besten Willen trotz aller Sparabsichten in den Privathaushalten nicht auskommen kann.

Und so erleben wir jetzt im ganzen Bundesgebiet die bedauerliche Tatsache, daß jene, die auf Grund ihres geringen Einkommens ohnehin zum Sparen und wieder zum Sparen verurteilt sind, gewaltige, ich möchte fast sagen, untragbare Strafgebühren zu bezahlen haben. Ich weiß nicht, was man eigentlich mit diesen untragbaren Strafgebühren bezweckt. Bezweckt man lediglich eine Reduktion des Stromverbrauches? Ich glaube, mit dieser Maßnahme ist eine Nebenabsicht verbunden. Bezweckt man über diesen Weg der Strafgebühren allmählich ein Gewöhnen an außerordentlich hohe Stromtarife, ist hier also, zwar versteckt, die Tendenz vorhanden, die viel bekannten und viel besprochenen grauen Stromtarife einzuführen? Auf jeden Fall glauben wir Kommunisten, daß diese Strafgebühren gegenüber den Haushalten unter allen Umständen

abzulehnen sind. Die Stromabnehmer in den Haushalten sparen ohnedies. Das habe ich bereits ausgeführt. Sie sind es nicht, sie können auf Grund ihrer Einkommensverhältnisse auch gar nicht die Stromsünder sein, als die sie ungebührlich hingestellt werden. Weshalb diese unerträglichen Strafgebühren, vor allem gegenüber dem kleinen Mann, dem privaten Haushalt, der großen Masse der werktätigen Bevölkerung unseres Landes?

Wer sind also die Stromsünder? Irgendwo müssen sie ja zu suchen sein. Das sagte auch der Herr Bundesminister Dr. Migsch in seinem interessanten Exposé anläßlich der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses. Die Stromsünder sind in der Industrie zu suchen, und zwar in jener Industrie, die infolge der Steigerung ihres Produktionsvolumens auch einen erhöhten Bedarf an elektrischer Energie hat.

Aber da müßte man an den Herrn Bundesminister Dr. Migsch doch die Frage stellen: kam das so unerwartet? Das kam doch nicht unerwartet, denn Sie, meine Damen und Herren von den Regierungsparteien, versäumen es bei keiner Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß wir in Österreich eine bedeutende Steigerung des allgemeinen Produktionsvolumens feststellen können. Damit ist ja auch ein gesteigerter Verbrauch an Energie verbunden. Dieser gesteigerte Bedarf, dieser gesteigerte Anspruch kann dem Energieministerium also keineswegs unbekannt gewesen sein, man mußte damit ja rechnen. Es gibt keine Ausrede, daß man sozusagen über Nacht durch Einbruch von Kälte oder anderen Umständen vor einer Stromkrise steht, die man beim besten Willen nicht abwenden konnte. All das, was wir jetzt erleben, kam nicht unerwartet, man mußte es voraussehen.

Der Herr Bundesminister gehört zu den redengewandten Ministern, die manchmal gerne von ihrem Ministerium sprechen. Das ist an sich nicht abfällig zu beurteilen; es ist vielleicht sogar gut, wenn Ressortminister die breite Öffentlichkeit im allgemeinen über die Tätigkeit ihres Ressorts informieren. Bei diesem Anlaß darf man aber nicht allzuviel des Guten tun. Ich bin überzeugt, der Herr Bundesminister Dr. Migsch wird sich allmählich sagen, es ist vielleicht auch im politischen und ministeriellen Leben so, daß man gut daran tut, sich des alten Sprichwortes zu erinnern: Reden ist Silber, Schweigen ist Gold. *(Zwischenrufe.)* Bei diesen Reden konnte man immer wieder einen großen Optimismus heraushören. Ich persönlich habe gegen eine optimistische Auffassung nichts einzuwenden. Es kommt nur darauf an, ob dieser Optimismus irgendwie real fundiert ist. Hier scheint das nicht der Fall zu sein.

Ich habe daher mit meinen Ausführungen vor allem beweisen wollen, daß die derzeitige Stromkrise erstens einmal besteht und zweitens nicht von den Haushalten herrührt. Also nicht die breite Masse der Arbeiter und Angestellten sind die Stromsünder, sondern ein Teil der Industrie. Und auch das kommt nicht unerwartet, sondern man mußte damit rechnen. Ich habe hier einen kleinen Auszug aus einer Zeitschrift der Textil- und der chemischen Industrie. Da lese ich unter anderem, daß sich die Monatsproduktion an Papier innerhalb eines Jahres, von August 1947 bis August 1948, von 9700 Tonnen auf 16.500 Tonnen erhöht hat. Wir sehen also, daß beispielsweise gerade dieser Industriezweig einen ganz besonders erhöhten Bedarf an elektrischer Energie aufweist. Zum Teil kann man das auch nicht als Stromsünde ansprechen, sondern das ist unmittelbar der erhöhte Bedarf einer erhöhten Produktivität dieser Wirtschaftszweige. Man darf auch nicht vergessen, daß ja einzelne dieser Wirtschaftszweige Exportaufträge tätigen müssen. Sie haben Abschlüsse als Exportindustrie getätigt und müssen nun ihre vertragmäßigen Lieferungsverpflichtungen einhalten, daher können sie beim besten Willen vielfach den Ersparungsmaßnahmen des Energieministeriums nicht voll oder überhaupt nicht Rechnung tragen. Hier liegt also die Ursache des gesteigerten Energiebedarfes.

Wenn man sich das alles vor Augen hält, dann muß man an den Herrn Bundesminister Dr. Migsch und an seine Mitarbeiter im Ministerium die Frage stellen: was hat dieses Ministerium getan, um diesen erhöhten Anforderungen an unsere österreichische Energiewirtschaft Rechnung zu tragen? Wollen wir ebenfalls, wie bei der anderen Frage, diese Dinge ruhig und sachlich untersuchen. Wer kommt denn eigentlich in der österreichischen Energiewirtschaft als Erzeuger in Frage? Zwei Faktoren sind es: erstens unsere Dampfkraftwerke und zweitens unsere Wasserkraftwerke. Es gibt Fachleute, die auf dem Standpunkt stehen, die kalorischen Werke spielen in der österreichischen Energiewirtschaft keine Rolle. Ich bin anderer Auffassung. Wir haben in Österreich sehr viele minderwertige Kohlevorkommen, und es wird die Zeit kommen, wo wir unter Umständen an Ort und Stelle unsere minderwertige Braunkohle irgendwie verwerten müssen und auch verwerten können. Das kann unter anderem natürlich auch über den Weg der Energieerzeugung vor sich gehen. Ich glaube daher, so ganz ohne Bedeutung sind unsere Dampfkraftwerke für unsere heimische Energiewirtschaft keineswegs, und sie sind es auch nicht. Der Herr Bundesminister Dr. Migsch hat in seinem Exposé das auch gar nicht behauptet; im Gegenteil, er steht auf

demselben Standpunkt wie ich und hält sogar vom Ausbau unserer Dampfkraftwerke sehr viel.

Wollen wir also einmal untersuchen, wie es mit unseren Dampfkraftwerken steht. Was ist überhaupt zu ihrem Ausbau geschehen? Ich möchte zunächst eine Feststellung treffen. Der Ausbau beider Kraftquellen, sowohl der Dampfkraftwerke wie auch der Wasserkraftwerke, ist ja eigentlich nur in den Jahren 1937 bis Ende 1946, Anfang 1947, vor sich gegangen. Seit dieser Zeit, eigentlich seit der Übernahme des Energieministeriums durch Herrn Bundesminister Dr. Migsch, ist ja auf diesem Gebiete faktisch noch nichts geschehen. Auf welche Ursachen das zurückgeht, ist eine andere Sache. Ich will nur sachlich feststellen: alles, was auf diesem Gebiete geleistet wurde, wurde von 1937 bis 1946 geschaffen, also nicht Weniges auch unter ganz ungünstigen Voraussetzungen in der Ära des so viel gelästerten kommunistischen Energieministers Dr. Altmann. Ich habe mich bemüht, auf Grund der sachlichen und interessanten Ausführungen des Herrn Bundesministers vor 14 Tagen nähere Erkundigungen einzuziehen. Besonders der Herr Ing. Waldbrunner hat mir da in etwas gehässiger Weise geantwortet: was sprechen Sie hier von den Verhältnissen der Dampfkraftwerke? Ob da ein Kessel mehr oder weniger ist, ist ja nicht das Wesen unserer Energiewirtschaft!

Wollen wir untersuchen, wie es bei diesen österreichischen Dampfkraftwerken steht, wobei ich mir nur erlauben werde, einige Beispiele anzuführen. Bleiben wir bei meinem heimischen Kraftwerk Voitsberg. In Voitsberg wurden seinerzeit zwei Aggregate mit je 20.000 Kilowattstunden an Maschinenleistung eingebaut. Der Bau, beziehungsweise die Reparatur eines Kühlturmes ist seit längerer Zeit noch nicht beendet. Er war schon einmal voll betriebsfertig, es kamen dann aber technische Mängel und Gebrechen dazu, und es dauert jetzt schon eine sehr geraume Zeit, bis endlich einmal diese Reparatur in Voitsberg zu Ende geführt wird. Auf Grund dieser technischen Mängel kann man aber im Voitsberger Dampfkraftwerk nicht 40.000 Kilowattstunden erzeugen, sondern es werden nur bei 32.000 Kilowattstunden erzeugt. Außerdem haben wir jetzt noch das Malheur, daß ein Aggregat seit Monaten wegen eines Generatorschadens außer Betrieb gestellt werden mußte. Voitsberg erzeugt derzeit also nicht 40.000 Kilowattstunden, sondern nur bei 15.000 bis 18.000 Kilowattstunden.

Die Wiener Elektrizitätswerke, die bekanntlich auf kalorischer Grundlage basieren, haben in Simmering Turbinen mit einer Leistung

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2929

von mehr als 75.000 Kilowattstunden betriebsbereit. Hier fehlt nur noch der notwendige Steilrohrkessel, um diese Leistungskapazität auch tatsächlich zu realisieren. Da diese Kesselanlage noch immer nicht fertig ist — angeblich hat man das dazu notwendige Eisen nicht geliefert —, erzeugt man bei den Simmeringer Werken anstatt 75.000 Kilowattstunden nur 50.000 Kilowattstunden. Das gleiche Bild ergibt die Betriebskapazität des Elektrizitätswerkes in der Engerthstraße. Auch dort sind Turbinen für 40.000 Kilowattstunden eingebaut. Aber auch hier sind die großen Kessel nicht gebaut, um die Maschinen voll zum Einsatz zu bringen. Anstatt 40.000 Kilowattstunden werden in der Engerthstraße auf Grund dieser Mängel kaum 20.000 Kilowattstunden erzeugt. Das sind nur einige markante Beispiele auf dem Sektor unserer kalorischen Werke.

Nun will ich die Verluste summieren. In Voitsberg haben wir einen Verlust von 22.000 Kilowattstunden, in Simmering einen solchen von 25.000 Kilowattstunden und in der Engerthstraße von 20.000 Kilowattstunden: ergibt zusammen 67.000 Kilowattstunden Verluste. Dazu ein Beispiel, damit die Herren Abgeordneten diese Dinge leichter verfolgen können. Das größte Dampfkraftwerk in Österreich, das in Linz arbeitet, hat eine Kapazität von 100.000 Kilowattstunden, die auch voll ausgenützt wird. Sie sehen also, zwei Drittel der Kapazität, der Leistung unseres größten Dampfkraftwerkes gehen bei den drei von mir genannten Dampfkraftwerken nur deshalb verloren, weil man es bis heute versäumt hat, die vorhandenen technischen Mängel zu beseitigen. Sie sehen, es stimmt manches nicht im Energieministerium, obwohl ein Sozialist an Stelle des Kommunisten dort das Zepter führt.

Wollen wir unsere wichtigen Wasserkraftwerken näher ansehen, so müssen wir zunächst einmal eine Feststellung machen. In den österreichischen Wasserkraftanlagen ist in der Ära des Herrn Dr. Migsch nicht ein einziges Aggregat in Betrieb gesetzt worden. Einige Beispiele, die die Tätigkeit des jetzigen Energieministeriums beleuchten sollen. Zur Ausnützung der Ennswasserkraften haben wir bereits die Bauwerke in Groß-Raming, in Ternberg, Mühlrading und Staning vollständig fertiggebaut, aber alle diese fertiggestellten Baulichkeiten warten bis heute vergebens, daß man auch die notwendige innere Einrichtung, die Maschinenanlagen herbeischafft. Ein Generator wurde für diese fertiggestellten Bauten schon unter Dr. Altmann herbeigeschafft und montiert. Der zweite Generator, meine Damen und Herren, wurde mit Hilfe und Unterstützung des Berliner

sowjetrussischen Besatzungselementes herbeigebracht, aber die sonstige übrige Montage dieser fertiggestellten Bauten ist bis heute nicht erfolgt.

Wir sehen, hier gibt es keine Ausrede auf die bösen Russen, die irgendwie hemmend in den Aufbau unserer Energiewirtschaft eingreifen. Ich werde noch auf diese meine Andeutung bei der Besprechung des Projekts Ybbs-Persenbeug zurückkommen. Die Russen sind also nicht schuld. Man darf nicht immer wieder mit der alten Walze kommen: der Russe, der Russe! so ähnlich wie es bei den Nazisten war, die immer sagten: der Jud, der Jud! (*Heiterkeit.*)

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nur am Rande bemerken, daß das französische Element in Ranshofen Generatoren angefordert hat, obwohl die zum Teil bereits abmontierten und abtransportierten Generatoren wahrscheinlich für die französische Wirtschaft gar nicht verwendet werden können. Auch die Italiener sollen verschiedene Rückstellungsforderungen gestellt haben. Angeblich haben die Nazi verschiedene Anlagen aus Italien weggebracht, und jetzt wollen sich die Italiener eben bei uns dafür bezahlt machen.

Nun zu dem fertigen Projekt Ybbs-Persenbeug, das unter Bundesminister Dr. Altmann fertiggestellt wurde und seit dieser Zeit noch immer der Verwirklichung harrt. Wollen wir feststellen, meine Herren Abgeordneten, daß dieses Projekt Ybbs-Persenbeug das größte Projekt ist, das die österreichische Energiewirtschaft realisieren müßte. Es würde über eine Milliarde Kilowattstunden im Jahre zu leisten imstande sein. Mit diesem einen Kraftwerk könnten wir unsere gesamte Energiewirtschaft auf neue Grundlagen stellen. Außerdem, das darf man nicht vergessen, würde die Realisierung dieses Projektes hauptsächlich der österreichischen Wirtschaft selber, nicht aber den Volkswirtschaften anderer Nachbarstaaten dienen. Wir Kommunisten haben nichts gegen einen Stromexport, wir haben keineswegs etwas gegen irgendeine Verbundwirtschaft mit unseren Nachbarländern und wir haben auch nichts gegen einen Austausch mit der Bi-Zone. Aber wir stehen auf dem Standpunkt, daß unsere Energiewerke in erster Linie der heimischen Wirtschaft dienen müssen, und gerade dieses große Projekt Ybbs-Persenbeug würde der österreichischen Wirtschaft dienen und unsere ganze Energiewirtschaft auf eine neue, eine festere Grundlage stellen.

Gestatten Sie mir die Frage, weshalb bis heute noch keine Vorbereitungen getroffen wurden, um dieses längst fertiggestellte Projekt zu realisieren. Auf meine bisherige Kritik hin

2930 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

hat der Herr Bundesminister Dr. Migsch eine Antwort gegeben. Der Herr Bundesminister sagte mir: Ja, Herr Kollege Elser, ich selbst bin ganz Ihrer Auffassung. Ybbs-Persenbeug ist sicherlich eines jener Projekte, die wir in erster Linie forcieren und realisieren müßten. Ich anerkenne die Wichtigkeit der Verwirklichung dieses Projekts, aber Kollege Elser, die Russen sind eben das Hindernis. Wir haben in dieser Sache noch immer keine Rechte, keine bindende Zusage, daß bei etwaigen Bauten auf beschlagnahmtem Grund, besser gesagt, auf dem Grund, der zum Deutschen Eigentum zählt, nicht zum Schluß das sowjetische Element als Grundbesitzer irgendwelche Eigentumsrechte geltend macht.

Dazu ist sachlich folgendes zu erklären. Von Haus aus — das kann auch der Herr Bundesminister Dr. Migsch nicht bestreiten und das hat er im allgemeinen auch nicht bestritten — hat das russische Besatzungselement erklärt: Wenn Österreich zur Ausnützung der heimischen Donauwasserkräfte auf diesen Grundstücken ein großes Werk baut, dann ist es klar, daß alle diese neugeschaffenen Werke Eigentum des österreichischen Staates sind und der Verfügung des österreichischen Staates und der österreichischen Behörden unterliegen und nicht der des russischen Besatzungselements. Man hat auch Verhandlungen mit den Russen begonnen. Auch Herr Dr. Migsch hat solche Verhandlungen geführt, und gerade in der letzten Zeit, Herr Minister, haben Sie ja diese Verhandlungen geführt. Sie haben Ihre Fachleute hingeschickt, und man war bereits so weit, daß man auch endgültig das erreichen hätte können, worauf man immer wartet. Die Russen haben sich bei diesen letzten Verhandlungen den Wünschen des Energieministeriums gegenüber vollkommen positiv ausgesprochen, doch siehe da, auf einmal kommt eine Order des Außenministeriums, man hat noch bestimmte Bedenken, und die Verhandlungen können nicht zu Ende geführt werden. Daraufhin haben die Unterhändler des Energieministeriums die Verhandlungen abgebrochen, und so geht es weiter. Wieder ist es nichts mit der Realisierung dieses Projekts, obwohl es das Alpha und Omega der österreichischen Energiewirtschaft sein müßte!

Ich kann nicht umhin, dem Herrn Minister den Vorwurf zu machen, daß er, soweit es sich um den Ausbau unserer Wasserkräfte im westlichen Teil unseres Bundesgebietes handelt, dort viel mehr Energie, viel mehr Geschäftigkeit zeigt. Wir hören und lesen manchmal von sehr weit vorwärts getriebenen Verhandlungen mit bayrischen und amerikanischen Stellen. Es handelt sich also darum, in den westlichen Teilen unseres Bundesgebietes die Innkraft-

werke und auch schon manches andere zu errichten. Aber vergessen wir eines nicht, meine Herren Abgeordneten, die Ausnützung unserer heimischen Wasserkräfte in diesen Gebieten soll ja nicht in erster Linie der heimischen Wirtschaft, sondern soll hauptsächlich der Bi-Zone dienen, so daß die amerikanischen Stellen natürlich mehr Interesse daran haben, die Innkraftwerke in Schärding und an anderen Orten zu forcieren und zu verwirklichen. Das kann ich ihnen ja von ihrem Standpunkt aus, als der Protektoren der Bi-Zone, nicht verübeln. Aber wir haben schließlich nicht amerikanische, sondern österreichische Energiepolitik zu betreiben, verehrter Herr Bundesminister, und wir sollten mehr Geschäftigkeit und mehr Energie bei der Realisierung jener Projekte an den Tag legen, die der österreichischen Wirtschaft dienen, insbesondere also Ybbs-Persenbeug.

Ich bin weiter der Auffassung, verehrter Herr Bundesminister Dr. Migsch, daß die Basis zur Entwicklung unserer heimischen Industrie doch nicht Vorarlberg und Tirol sein kann, sondern Wien, Niederösterreich und die Steiermark sein muß. Hier liegt die industrielle Basis, und eben diese Tatsache muß unsere Energiewirtschaft unter allen Umständen berücksichtigen.

Wie schaut es eigentlich in der Steiermark aus? Ich habe mich auch nach den bereits fertiggestellten Projekten Hiefrau und Gstatteferten zur Ausnützung der Ennswasserkräfte erkundigt. Auch das sind sehr beachtenswerte Projekte; bei der Realisierung würden wir 200 Millionen Kilowattstunden herausarbeiten können. Auch hier beklagen sich die Bauunternehmungen und Arbeiter, daß nichts weitergeht, daß man nicht recht weiß, kommt es nächstes Jahr zu irgend welchen Bauten oder wird wieder alles zurückgestellt. Ich bin überzeugt, würden Hiefrau und Gstatteferten liegen, würde die Steiermark etwas westlicher liegen, in der Nähe der Bi-Zone, dann hätte der Herr Energieminister Dr. Migsch zur Verwirklichung des steirischen Projektes schon mehr Energie und Geschäftigkeit aufgebracht.

Wir sehen, daß im Energieministerium eine Tendenz vorhanden ist, den Ausbau der westösterreichischen Wasserkräfte zu forcieren, während man den Ausbau der innerösterreichischen Wasserkräfte aus verschiedenen Gründen, die ich bereits ganz klar und deutlich aufgezeigt und angedeutet habe, vernachlässigt. Ich habe auch bereits gesagt, daß wir Kommunisten gar nichts gegen einen Stromexport haben, aber unter den gegenwärtigen Umständen müssen wir eben vorerst die heimische Wirtschaft mit Energie versorgen. Bleibt dann etwas, dann ist es selbstverständlich

vernünftig, daß man Stromexporte organisiert und tätigt. Dieser Grundsatz gilt auch für den geplanten österreichisch-bayrischen Strom-austausch und ebenso für den geplanten Ausbau der Innkraftwerke.

Es wäre noch viel Interessantes auf dem Gebiet der Energiewirtschaft zu sagen, aber es kommen noch andere Kollegen zum Wort, und wir haben heute noch eine umfangreiche Tagesordnung zu erledigen. Ich will Sie nicht unnötigerweise weiter belästigen. Ich möchte nur resumieren: Wir Kommunisten kritisieren die Untätigkeit des Energieministeriums, wir verurteilen die Stromsparmaßnahmen auf Kosten der Arbeiter und Angestellten und protestieren schließlich — das ist keine Phrase, sondern Sie müßten mit mir in diesen Protest einstimmen — gegen die Versuche, die heimischen Naturkräfte dem ausländischen Finanz- und Monopolkapital auszuliefern.

Abg. **Rauscher:** Hohes Haus! Österreich erzeugt nur etwa ein Drittel der Kohle, die es braucht, zwei Drittel müssen eingeführt werden. Das bedeutet eine ungeheuer starke Abhängigkeit vom Ausland. Wir müssen die Kohle teuer kaufen. So wenig Kohle wir haben, so viel an Wasserkraften haben wir. Es ist sehr interessant, die Untersuchungen in der internationalen Wirtschaft zu beobachten. Die Schweiz weist ein Wasserkraftvermögen von etwa 20 Milliarden Kilowattstunden jährlich auf, Österreich hätte nach neuen Berechnungen 40 Milliarden Kilowattstunden aufzuweisen. Das bedeutet, daß pro Einwohner in der Schweiz 5000 Kilowattstunden erzeugt werden könnten, in Österreich wären es aber 6000 Kilowattstunden. Es wäre also in Österreich möglich, die Erzeugungsleistung der Schweiz noch zu überflügeln. In der Schweiz sind allerdings schon 50 Prozent des Wasserkraftvermögens ausgebaut, in Österreich erst 12 Prozent. Hier zeigt sich uns also der Weg zur Weiterarbeit.

Sehr interessant ist es auch, den Kopfverbrauch in den einzelnen Staaten zu vergleichen. An der Spitze des Verbrauches pro Kopf der Bevölkerung steht Norwegen mit etwas mehr als 2700 Kilowattstunden, dann kommen Kanada mit 2400, die Schweiz mit 1600, Schweden mit 1300, die Vereinigten Staaten mit 1200 und dann nach einer langen Reihe Österreich mit bloß 412 Kilowattstunden. Diese Ziffern zeigen, daß wir trotz des bedeutenden Wasserkraftvermögens noch außergewöhnlich wenig Verbrauch pro Kopf der Bevölkerung haben. Es ist weiter sehr interessant, den Verbrauch in den einzelnen Bundesländern festzustellen. Die Kopfquote beträgt in Vorarlberg und in Tirol etwa 700 Kilowattstunden, in Oberösterreich, Wien und Steiermark zirka 400 Kilo-

wattstunden und in Salzburg, Kärnten und Niederösterreich zwischen 300 und 200 Kilowattstunden. Wenn in Tirol und Vorarlberg große Bauten errichtet werden, so ist es ganz klar, daß man dort zum Beispiel auch bereits in Siedlungshäusern Nachtspeicheröfen und dergleichen einrichtet. Dieselben kulturellen Einrichtungen möchte natürlich auch das östliche Österreich haben. Ein Ausgleich ist durchaus möglich.

Der Gesamtverbrauch an Strom betrug 1937 in Österreich 2·9 Milliarden Kilowattstunden, das sind 300 Kilowattstunden pro Kopf; 1948 macht er 4·6 Milliarden Kilowattstunden aus, was eine Steigerung auf 448 Kilowattstunden pro Kopf bedeutet, und soll am Ende des Zehnjahresplanes, also 1958, 7·9 Milliarden Kilowattstunden, das heißt pro Kopf 814 Kilowattstunden, also beinahe das Doppelte, betragen.

Man kann sagen, daß die Lauf- und Speicherwerke gegenwärtig etwa zwei Drittel und die Dampfkraftwerke ein Drittel des Verbrauches erzeugen. Bei günstiger Wasserlage verschiebt sich das Verhältnis natürlich zugunsten der Lauf- und Speicherwerke. Die größten Stromverbraucher sind das Aluminiumwerk Ranshofen, die Stickstoffwerke und die Alpine Montan; es folgen die Edelstahlwerke Schoeller-Bleckmann, die Böhler-Werke und die VOEST. Der Anteil beträgt bei Ranshofen 12 Prozent des gesamten für die Industrie zur Verfügung stehenden Verbrauchsstroms. Dieser Anteil geht dann bei den kleineren Betrieben wesentlich zurück. Hier zeigt sich die Notwendigkeit, einen Ausgleich zwischen Sommer und Winter herbeizuführen. Das beste Beispiel dafür ist Ranshofen, das nur einige Monate im Sommer in Betrieb ist und im Winter ausgeschaltet wird, so daß wir den überflüssigen Sommerstrom rationell verwenden können, während im Winter eingespart wird.

Ich komme nun zu den Ausführungen des Kollegen Elser. Wenn wir die letzte Entwicklung sehen wollen, müssen wir bei dieser Betrachtung wohl bei der Energiekrise 1946/47 beginnen. Gewiß, die Voraussetzungen waren damals wesentlich schlechter als heute. Seitdem ist ungeheuer viel geschehen. Man darf aber nicht, wenn irgendwo ein Werk nicht ausgebaut ist oder die Maschinen noch nicht eingetroffen sind, dies einfach auf den Willen der Belegschaften der Elektroindustrie zurückführen, denn das wäre eine Sabotage an verstaatlichten Unternehmungen. Wir sagen auch nicht, daß die sowjetrussische Verwaltung erst jetzt die Maschinen für das Ennskraftwerk geschickt hat, denn wäre das früher möglich gewesen? Das sind eben Beschränkungen, die in der Sache liegen. Wenn in Wärme-

2932 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

kraftwerken wegen Überlastung Maschinensätze zusammenbrechen und technische Störungen eintreten, kann wirklich niemand etwas dafür. Ja, wenn wir Reserven hätten! Gerade in den Wärmekraftwerken läuft aber alles auf Hochtouren, es gibt überhaupt keine Reserven. Daher ist es leicht verständlich, wenn hier und da ein technisches Gebrechen eintritt. Wären Reserven vorhanden und würden sie nicht schon eingesetzt sein, müßte man dem Energieminister einen berechtigten Vorwurf machen. Daß er alles einsetzt, selbst auf die Gefahr hin, daß technische Störungen eintreten, beweist, daß das Letzte geleistet wurde. Hier wäre an das Beispiel der großen Wärmekraftwerke in Linz zu erinnern, wo die Arbeiter mehr als das Normale leisteten und dieses Wärmekraftwerk in wesentlich kürzerer Zeit in Gang setzten, als das Professorenkollegium damals prophezeit hatte, daß dies möglich sei. Es sind also alle Anstrengungen gemacht worden, um die Versorgung zu verbessern. Aber erinnern wir uns an die Energiekrise 1946/47! Damals war durch verschiedene Umstände der Kohlen- und Strommangel so stark, daß Industriebetriebe und Verkehrsbetriebe eingestellt werden mußten. Man hat das auch empfindlich im Haushalt gespürt. Es entstand ein riesiger Produktionsausfall, der einen Schaden von etwa 250 Millionen Schilling verursacht hat. Dabei war das in einer Zeit, in der gerade wegen des Wiederaufbaues mehr Strom und Kohle benötigt wurde und eine steigende Nachfrage vorhanden war. Gewiß ist die Trockenheit dazugekommen und allerdings auch eine gewisse mangelnde Disziplin.

Unter der neuen Leitung des Ministeriums wurde also rasch daran gegangen, möglichst die Dampfkraftwerke auszubauen und zu verbessern. Daß nicht immer die bestellten Einrichtungen rasch am Platze waren, dafür trägt nicht die Verwaltung die Schuld. Es ist auch der Vorwurf ungerechtfertigt, daß nicht für den Bau neuer Kohlenkraftwerke gesorgt ist. Im Budgetausschuß hat der Herr Minister auf eine Anfrage ausdrücklich davon gesprochen, daß beispielsweise in St. Stefan im Lavanttal ein neues Kohlenkraftwerk errichtet wird, also dort, wo unter der Erde Kohle liegt und in der Nähe großer Bedarf an Strom festzustellen ist. Es gehört zwar nicht zu diesem Kapitel, aber ich erinnere auch daran, daß die Bundesbahnen ebenfalls den Plan haben, Staubkohle, also Abfallkohle, von Fohnsdorf zu verwenden und dort ein Kraftwerk zur Speisung der Linien zu errichten.

Zu den Bauten der Sondergesellschaften ist zu konstatieren, daß im Jahre 1948 eine Summe von 242 Millionen Schilling verbraucht

wurde. Dann wurden noch 100 Millionen für die verstaatlichte Energiewirtschaft bewilligt. Für 1949 sind 570 Millionen Schilling vorgesehen. Es wäre nicht möglich, diese Bauten ohne Marshall-Plan durchzuführen. Diese große Hilfe verdanken wir hauptsächlich, beinahe zur Gänze, dem Marshall-Plan. Wir möchten bei dieser Gelegenheit aber auch daran erinnern, daß die Landesgesellschaften vor kurzer Zeit noch große Bauprojekte gehabt haben. Wenn sie diese Projekte durchführen würden, würden sie sich wahrscheinlich finanziell übernehmen. Es besteht in Wirklichkeit nur mehr die Möglichkeit, daß der Staat durch seine Sondergesellschaften die großen Wasserkraftwerke bauen kann.

Von etwas hat der Herr Kollege Elser heute nicht mehr gesprochen, obwohl er es in der Budgetdebatte im Ausschuß erwähnte. Das ist die Arlbergleitung. Sosehr wir im Osten Österreichs mehr Strom brauchen als im Westen, doch war die zum Ausgleich gebaute Arlbergleitung eine Arbeit, die umsonst gemacht wurde. Wir haben außerordentlich viel an Material und Entschädigungen ausgeben müssen, es ist aber bis heute noch keine Kilowattstunde über die Arlbergleitung übertragen worden. Es ist auch unwahrscheinlich, daß es in nächster Zeit geschehen könnte. Vielleicht werden im nächsten Jahr irgendwann die Bundesbahnen die Arlbergleitung zum Ausgleich für ihre Werke benutzen können. Aber wie sie gegenwärtig ist, hat sie überhaupt keinen Wert. Im Gegenteil. Durch den Omgus-Vertrag, also über Bayern, bekommen wir mehr Strom herein als über die Arlbergleitung. Über diese 110 kV-Leitung entstünde ein zu großer, etwa 40prozentiger Verlust, während wir durch den Omgus-Vertrag, also über Bayern, 27 Millionen Kilowattstunden hereinbekommen; das ist also ein wesentlich geringerer Verlust und ein größeres Ertragnis.

Es ist richtig, daß wir im Osten Österreichs mehr Strom brauchen, aber die westlichen Werke, also insbesondere die Illwerke in Vorarlberg, die späteren Westtiroler Kraftwerke, und zu einem Teil auch Gerlos und Bösdornau hätten, wenn sie hereinliefern würden, ungeheure Verluste, so daß wir also im Osten mehr bauen müssen. Diese Werke von Vorarlberg und Tirol, insbesondere die Illwerke in Vorarlberg, werden im wesentlichen immer Exportwerke sein. Hier liefern wir also ins Ausland, wofür wir Edelvaluta bekommen, mit der wir später Rohstoffe und Lebensmittel einkaufen können. Wir sind uns darüber einig, daß wir zur Versorgung Niederösterreichs und Wiens, die etwa 50 Prozent des Strombedarfes haben, neue Werke mehr im Osten errichten müssen. Hier kommen im wesent-

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2933

lichen der Ausbau der Kapruner Werke auf 200 Megawatt, dann der weitere Ausbau der Ennstufen — auch hier planen die Bundesbahnen später noch ein Werk — und die Donau in Betracht. Wenn hier von Ybbs-Persenbeug gesprochen wird, so fehlt noch immer die bindende Erklärung, daß mit dem Bau begonnen werden kann.

Was bedeutet nun die Elektrifizierung für Österreich? Da müssen wir einen Blick in die Zukunft tun, an Industrie, Haushalt, Landwirtschaft und Verkehr in etwa 10 oder 15 Jahren denken. Die Bundesbahnen haben einen Zwölfjahrplan. Nach diesem Plan sollen alle Hauptlinien wie auch die kleineren Linien, mit Ausnahme der ganz kleinen Linien, die einmal vielleicht sogar gänzlich eingestellt werden, in 15 Jahren voll elektrifiziert sein. Das würde bedeuten, daß wir die Energie besser ausnützen, daß wir schneller und angenehmer reisen könnten. Das wird auch dem Fremdenverkehr zugute kommen.

Stellen wir uns weiter einmal vor, was die Elektrifizierung unserer Industrie bedeuten würde. Statt der teuren Kohlenkosten würde die Elektrifizierung eine Senkung der Produktionskosten und damit bessere Exportmöglichkeiten herbeiführen. Sie würde ferner ein reineres und schöneres Arbeiten, den Wegfall vieler Dienstverrichtungen und Transportleistungen bedeuten, die sich heute in der Volkswirtschaft sehr belastend auswirken. Natürlich kann man nicht die ganze Industrie elektrifizieren; eine Zuckerfabrik braucht Dampf, sie kann also nicht elektrifiziert werden.

Auch für die Landwirtschaft würde die Elektrifizierung von großem Vorteil sein. Man stelle sich nur einmal vor, was ein Heißwasserspeicher für eine Bauersfrau bedeuten könnte. Warum soll nicht in jedem Haus, in jeder Arbeiterwohnung ein Nachtspeicher für heißes Wasser sein, der den Tagesverbrauch entlasten würde. Das würde für die ganze Bevölkerung eine ungeheure Hilfe sein und einen Fortschritt in der Hauskultur bedeuten.

Bei dieser Gelegenheit müssen wir auch an die Tarifpolitik erinnern. Das Ideal muß sein, daß wir in ganz Österreich zu einem einheitlichen Tarif kommen. Im gegenwärtigen Zeitpunkt wäre das allerdings sehr schwierig, denn im westlichen Österreich haben wir niedrige Strompreise, im Osten sind sie wesentlich höher. Es muß also ein Ausgleich einsetzen. Für den Osten wie für den Westen Österreichs müssen die gleichen Voraussetzungen geschaffen werden; die Produktionskosten müssen gleich sein. Die späteren Gewinne aus der Stromversorgung müssen mehr dem Osten zugute kommen, damit langsam ein Ausgleich einsetzen kann.

Für viele Gemeinden bedeutet die Verstaatlichung der Elektrizitätswerke einen Schaden. Gewiß, es ist manchmal sehr schwer, aber die Verhandlungen über die Entschädigungen sind ja noch nicht abgeschlossen. Im allgemeinen muß man aber sagen, daß die Einnahmen aus der Stromversorgung keinen fiskalischen Zwecken dienen dürfen, sondern zur Herabsetzung der Produktionskosten verwendet werden müssen.

Nun ein paar Worte über die Stromlage. Ich habe vor mir eine Aufstellung über den Stromverbrauch von Wien. Das sieht (*graphische Darstellungen vorzeigend*) im Sommer so und im Winter so aus, das heißt, die Tagesspitzen sind gerade zwischen 5 und 6 Uhr nachmittags außerordentlich hoch, und es ist besonders schwer, den Spitzenbedarf zu decken. Hier schaltet Wien sogar Batterien ein. Da muß nicht nur während des Sommers und während des Winters, sondern auch während Tag und Nacht ein gewisser Ausgleich getroffen werden, was manchmal außerordentlich schwierig ist. Man hat gerade in Wien und den Landeshauptstädten zu befürchten, daß die Gefahr einer Überlastung droht. So wissen wir zum Beispiel, daß die notwendige Periodenzahl des Stromes 50 beträgt. Gegenwärtig ist sie im Durchschnitt beinahe auf 46, einmal sogar auf 40 gesunken. Das ist eine Bedrohung der Einrichtungen, denn bei einer derart niedrigen Periodenzahl laufen die Dampfkraftwerke Gefahr, daß sie zusammenbrechen, also nicht mehr funktionieren. Es muß also hier, wenn es notwendig wird, zu vernünftigen Sparmaßnahmen geschritten werden. Die Stromsünder müssen bestraft werden. Die Strafen bei den Kleinverbrauchern sind außerordentlich gering. In der „Volksstimme“-Nummer vom 6. Oktober, steht (*liest*): „Mit 0·8 Kilowattstunden können zum Beispiel zwei Räume mit je einer 40-Watt- und einer 60-Wattlampe durch acht Stunden beleuchtet werden.“ Das ist also der Normalverbrauch. Eine Gefahr tritt erst ein, wenn Heizgeräte eingeschaltet werden. Es hat also jeder Stromverbraucher das Interesse, den Stromverbrauch nicht zu stark oder überhaupt nicht zu überschreiten, dann ist eine Stromgefährdung ja gar nicht gegeben.

Nun zu den Kohlenvorräten. Dadurch, daß außerordentlich viel Strom verbraucht wird, sind die Kohlenvorräte vom Sommer sehr stark gesunken. Wenn wir daran denken, daß Linz täglich 1400 Tonnen Kohle braucht, das sind täglich zwei Kohlenzüge, während es zeitweilig nur 700 Tonnen Kohle bekommt, dann bedeutet dies eine Gefährdung, die bei der Versorgung der kalorischen Kraftwerke beginnt. Dazu kommt in letzter Zeit die große Wassernot, also die Trockenheit, die

sich ungünstig auswirkt. Vielleicht wird im Jänner, wenn das reparierte Werk Gerlos ausgebaut ist, eine kleine Besserung möglich sein.

Die Mehrgebühren sind notwendig. Sie werden sich beim Kleinverbraucher kaum auswirken. In den drei Ländern Steiermark, Wien und Oberösterreich wurden 113 Unternehmungen bestraft. Allein diese 113 Unternehmungen haben 894.000 S zu bezahlen. Die Zahlen für die kleinen Verbraucher liegen nicht vor, sie sind aber unwesentlich gegenüber den großen Stromsündern.

Manchmal wird nach der Ursache der Stromzusammenbrüche gefragt. Wir wollen nicht untersuchen, wieviele Stromzusammenbrüche in der Energiewirtschaft seinerzeit waren und wieviele es jetzt sind, aber man muß gerechterweise auch darnach fragen, wieviele Stromzusammenbrüche in der letzten Zeit durch die laufende Verbesserung aller Einrichtungen und die bessere Organisation überhaupt verhindert worden sind. Sehr interessant wäre — da unser Kollege Elser davon gesprochen hat, daß sich die Stromversorgung beinahe verschlechtert habe —, darauf hinzuweisen, daß der Tagesverbrauch im November in Österreich 10 Millionen Kilowattstunden und im Dezember 9,1 Millionen Kilowattstunden betragen hat. Die normale Erzeugung sollte aber nur 8,2 Millionen Kilowattstunden betragen; das allein weist schon auf eine Überlastung aller Einrichtungen hin. Als Herr Dr. Altmann noch Minister war, waren es aber nur 6,3 Millionen, die zur Verfügung gestanden sind. Heute ist also eine wesentliche Steigerung zu beobachten.

In diesem Zusammenhange wäre es auch interessant, auf einen Vergleich mit Frankreich hinzuweisen. Ich habe vor kurzem in einer französischen Zeitung zwei Notizen gelesen. In einer Notiz rückwärts im Inseratenteil werden Kerzen angeboten und vorne wird an folgendes erinnert: Der frühere Grubenminister Lecoeur hat einmal in einer Bergarbeiter-delegiertenversammlung in Merlebach folgendes ausgesprochen: „Wir brauchen Kohle, Kohle und nochmals Kohle, und wenn einzelne Arbeiter dabei an ihrer Gesundheit leiden, kann ich nicht helfen. Die Produktion muß gesteigert werden. Das Land muß gerettet werden!“ Derselbe Lecoeur war jetzt der Organisator der Grubenstreiks, nun also mit einer ganz anderen Zielsetzung. Jetzt spricht er nicht mehr davon, daß Frankreich Kohle braucht, sondern jetzt werden die Kohlen-gruben ersäuft! In der Zeit nach 1918 ist das Ersäufen der Kohlengruben als Kriegsverbrechen geahndet worden, jetzt sind es aber nicht die Deutschen, sondern ist es die eigene

Streikbewegung, die dazu organisiert wird. Wenn die französische Regierung ihre Gruben mit Polizeiaufgebot geschützt hat, so ist das nicht gegen die Streikenden geschehen, sondern um das nationale Eigentum zu schützen. Früher haben die Kohlenarbeiter gegen die kapitalistischen Kohlenunternehmer gestreikt, niemals aber haben sie die Kohlengruben ersaufen lassen. Wenn man jetzt die Kohlengruben ersaufen läßt, so heißt dies, daß man nicht gegen die Kohlenkapitalisten streikt, sondern gegen den verstaatlichten Kohlenbergbau. (*Abg. Koplenig: Man müßte beinahe sagen, sie sind so verstaatlicht wie in Österreich!*) Sie dürfen nicht staunen, Herr Abg. Koplenig, wenn irgendwo gesagt wird, so etwas ist ein ferngesteuertes Geschoß gegen Frankreich oder gegen Österreich. Wir müssen das immer offen aussprechen.

Wir wollen also — und damit möchte ich zum Schluß kommen — sagen, daß wir gerade im Ausbau der Wasserkraftwerke wirklich großzügig sein, daß wir eine große Konzeption haben sollen. Wir sollen alle Möglichkeiten ausnützen, um von der teuren Kohleneinfuhr unabhängig zu werden und unsere Industrie, unseren Verkehr und unseren Haushalt zu verbessern. Was man so viele Jahrzehnte hindurch versäumt hat, kann man allerdings nicht in einem Jahr wettmachen. Der Export wird notwendig sein, nicht nur weil wir Devisen brauchen; der Export von österreichischem Strom wird auch der Verständigung mit allen Nachbarstaaten dienen. Eine rasche Durchführung der Verstaatlichung ist außerordentlich notwendig. So sind beispielsweise die Werke Gerlos und Bösdornau von der Sondergesellschaft Tauernkraftwerke noch nicht übernommen. Die Verstaatlichung ist hier also noch nicht durchgeführt. Es fehlt die eigentliche Kontrolle. Vielleicht geschehen auf diese Weise leichter Fehler. Das ist aber nicht die Aufgabe des Energieministeriums, sondern des Ministeriums für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung.

Im Finanz- und Budgetausschuß hat ein Abgeordneter der ÖVP — nach unserer Auffassung mit Recht — gesagt: es wäre notwendig, daß schon in der Schule eine Aufklärung über die Elektrizitätswirtschaft einsetzt. Darin sind wir uns einig. Wir haben die Aufgabe, unsere Bevölkerung und vor allem unsere Jugend schon in der Schule darüber aufzuklären, was es bedeutet, wenn die Elektrizitätswirtschaft in Österreich auf ein wesentlich höheres Niveau gestellt werden könnte. (*Beifall bei den Sozialisten.*)

Abg. Rainer: Hohes Haus! Wenn ich über die Energiewirtschaft spreche, dann möchte ich eigentlich mit den Worten beginnen,

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2935

mit denen mein sehr geschätzter Herr Vorredner geschlossen hat: Es ist zweifellos zum Gemeingut unseres Volkes geworden, ja man könnte sagen, daß das gesamte österreichische Volk einer Meinung ist, daß im Aufbau unserer Wasserkräfte eine große wirtschaftliche Zukunft für unser Volk und unsere gesamte Wirtschaft liegt. Das ist es, was unseren Standpunkt, den wir in wirtschaftlicher Beziehung immer wieder vertreten, leicht macht. Gerade hier, wenn nicht auf allen Gebieten, müssen alle Kräfte zusammengefaßt werden, um den Ausbau dieser Schätze, die in unserem Lande liegen, entsprechend zu forcieren. Wenn wir die heutige Energielage betrachten, so müssen wir zweifellos zu der Feststellung kommen, daß sie ernst ist, nicht vielleicht deshalb, weil irgendwelche Fehler vorliegen oder weil nicht alle Faktoren ihre Aufgabe so zu lösen vermögen, wie es verlangt werden muß, sondern — und das ist eine erfreuliche Tatsache — deshalb, weil sich der Bedarf wesentlich gesteigert hat. Das ist, wirtschaftlich gesehen, zweifellos ein gutes Zeichen.

Wenn man aber die Zahlen heranzieht, die uns heute von den einzelnen Vorrednern bekanntgegeben worden sind, dann möchte ich doch feststellen, daß man nicht immer die Daten aus den Jahren 1937 und 1938 heranziehen soll, denn diese geben kein richtiges Bild. Man muß bedenken, daß ja die Zeit seit 1938 auch auf diesem Gebiet nicht stehen-geblieben ist und daß diese Zahlen daher auch kein richtiges Bild zu geben vermögen.

Eines möchte ich hier bekritteln, und ich glaube, es mit Recht tun zu können. Es wird vielleicht gerade auf dem Gebiet der Elektrifizierung und des Ausbaues unserer Wasserkräfte etwas zuviel Propaganda gemacht. Wir sind der Meinung, daß sich diese Propaganda dahin auswirkt, daß in vielen Schichten der Bevölkerung die Meinung vorherrscht, man könnte heute schon mit allen möglichen Anschlüssen von Heizgeräten und dergleichen mehr rechnen und auch die dauernde Belieferung dieser Geräte mit Strom als gesichert betrachten. Wir sind der Ansicht, daß etwas weniger Propaganda auf diesem Gebiet betrieben werden soll und daß man mehr zu praktischen Lösungen schreiten soll, um die kritische Lage der Energie einigermaßen zu mildern. Und hier sind in letzter Zeit, das muß sachlich anerkannt werden, einige schöne Erfolge erzielt worden.

Ich verweise darauf, daß der Ausbau der kalorischen Werke, insbesondere der Hütte Linz, dank der Einsatzbereitschaft der Arbeiterschaft und Ingenieure derart rasch fertiggestellt wurde, daß dieses Werk heute bereits in voller Kraft für unseren Energiebedarf

eingesetzt werden kann. Auch bezüglich des Ausbaues des Leitungsnetzes wird zweifellos alles getan, um den Leitungsbau entsprechend zu forcieren. Ich verweise auf die 220 kV-Leitung Ernsthofen—Wien, die uns zweifellos eine bedeutende Erleichterung auf dem Gebiete der Energieversorgung des Ostens gebracht hat. Wenn ich nun von den kalorischen Werken gesprochen habe, dann muß ich auch darauf hinweisen, daß der Einsatz dieser Werke in erster Linie von der Kohlenlage abhängt. Diesbezüglich können wir heute die erfreuliche Feststellung machen, daß es gelungen ist, die Versorgung der kalorischen Werke mit Kohle sicherzustellen, daß die heutige Kohlenlage außerordentlich günstig ist und bei einiger Sparsamkeit, die wir dem hochgeschätzten Herrn Bundesminister trotzdem anempfehlen möchten, mit den vorhandenen und noch anrollenden Kohlenmengen zweifellos das Auslangen gefunden werden kann. Aber ich muß auch hier sachlich feststellen, daß es nicht das alleinige Verdienst des hochgeschätzten Herrn Bundesministers für Energiewirtschaft und Elektrifizierung ist, daß wir diese günstige Kohlenlage für unsere kalorischen Werke verzeichnen können, sondern daß vor allem das Planungsministerium, das Bundesministerium Krauland, über das während der abgelaufenen Budgetdebatte so manches Unschöne gesprochen worden ist, wesentlich dazu beigetragen hat. Das soll aber keine Schmälerung der Verdienste des Bundesministeriums für Energiewirtschaft sein, sondern lediglich eine sachliche Feststellung.

Über die Anlieferung der Kohle haben wir auch während der Budgetdebatte im Finanz- und Budgetausschuß einiges gehört, und ich fühle mich veranlaßt, die Kohlenlieferungen seitens der Volksdemokratien, zum Beispiel Polens, einigermaßen zu beleuchten. Der Herr Abg. Fischer hat im Laufe der Budgetdebatte, der Herr Abg. Elser im Finanz- und Budgetausschuß behauptet, daß beim Ausbau unserer Energiewirtschaft durch Einschaltung des Marshall-Planes zweifellos eine gewisse Marshallisierung auch auf diesem Gebiet eintreten wird. Nun muß man sachlich feststellen, daß die Volksdemokratie Polen sich ihre Kohle nicht in österreichischen Schillingen bezahlen läßt, sondern die Bedingung gestellt hat, daß der Wert in amerikanischen Dollars, und zwar bereits vor der Verladung dieser Kohle auf österreichische Waggons, bei der Nationalbank eingezahlt werden muß. Man sieht, auch die Volksdemokratien sind dem sogenannten imperialistisch-kapitalistischen Dollar nicht allzu abhold, wenn es darum geht, ihn zu bekommen. (*Abg. Koplenig: Für Eure Hetze sollen sie Euch Begünstigungen geben?*) Polen könnte uns auch auf anderen

2936 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Gebieten wesentlich entgegenkommender behandeln, so dadurch, daß es uns Waggonen leiht, denn es wird auch in Polen nicht unbekannt sein, daß Österreich an einem sehr starken Waggonmangel leidet. Diese Sache wird ja im nächsten Kapitel eingehender besprochen werden. Wenn uns Polen zum mindesten einige Waggonen zur Verfügung stellen würde, könnten wir unsere Kohlenlieferungen rechtzeitig bewältigen.

Wenn wir schon bei der Kohle sind, möchte ich den hochverehrten Herrn Bundesminister noch darauf aufmerksam machen, daß im Kohlensektor auch bei uns eine Frage zu lösen ist, die für uns eine große wirtschaftliche Bedeutung hat. Es ist das Problem der Verwertung minderwertiger inländischer Kohle. Ich verweise auf unsere Braunkohlevorräte. Hier könnte man im Zuge des Ausbaues unserer Energiewirtschaft neue Wege gehen, indem man, soweit dies volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist — und das werden selbstverständlich erst genaue Berechnungen ergeben —, vornehmlich dort, wo sich solche minderwertige Braunkohlenlager befinden, neue kalorische Werke schafft. Andererseits sollte man aber diesen Weg im Interesse unserer Wirtschaft auch dadurch weiter ausbauen, daß man, um diese Kohle zweckmäßig verwenden zu können, Fernheizkraftwerke baut, wie bereits ein solches Projekt für die Stadt Klagenfurt besteht. Diese Möglichkeiten wären für uns von außerordentlicher wirtschaftlicher Bedeutung und würden viele Rohstoffe, die heute leider Gottes in Asche verwandelt werden, ersparen helfen.

Ich habe schon darüber gesprochen, daß man gerade auf dem Gebiet der Energiewirtschaft und auf dem Gebiet des Ausbaues unserer Wasserkraften nicht allzu viel Propaganda machen soll. Ich habe nämlich noch eine Sitzung des Energieausschusses in sehr unguter Erinnerung, in der uns der damalige Bundesminister für Energiewirtschaft, der Herr Dr. Altmann, über den Ausbau, beziehungsweise Neubau der Arlbergleitung einen zweieinhalbstündigen Vortrag gehalten hat. Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, diese Arlbergleitung ist ein Beispiel dafür, wie man es in der verstaatlichten Wirtschaft nicht machen soll: nämlich nur Propaganda machen und einfach ein Werk ins Leben setzen, das dem österreichischen Staat Millionen von Schillingen kostet; denn diese Leitung zieht heute wohl ihre Kurven über den Arlberg, aber sie ist vollkommen wertlos, sie ist nicht zu gebrauchen. Sehen Sie sich die Masten nur an! (*Abg. Koplenig: Weil der Strom nicht nach Niederösterreich, sondern nach Deutschland fließt!*) Ich habe zwar die Photo-

graphien heute nicht hier, aber sie sind vorhanden und jedem einzelnen von Ihnen zugänglich. (*Abg. Koplenig: Der Strom muß in die Bi-Zone fließen!*) Sehen Sie sich nur an, wie diese Masten heute ausschauen! Das ist der Erfolg davon, wenn man bei solchen Bauunternehmungen nicht in erster Linie Firmen heranzieht (*Abg. Koplenig: Amerika diktiert, Misch pariert!*), die mit den Gefahren der Bergwelt einigermaßen vertraut sind. Ausländische Firmen kennen unsere Verhältnisse und unser Klima nicht so wie unsere Ingenieure, Techniker und Firmen. Ich bin daher der Meinung, beim Ausbau solcher Werke sollen in erster Linie, wo es geht — überall wird es nicht möglich sein —, inländische Firmen herangezogen werden. Aber das Staunen nimmt kein Ende. Ich höre, daß man zu dieser völlig unnütz gebauten Leitung jetzt eine neue, und zwar die Leitung der Österreichischen Bundesbahnen, hinzubauen will. Hier eröffnet sich wohl die Frage, ob man darüber nicht einmal sachlich sprechen sollte und ob man eine Dummheit, die man einmal schon begangen hat, noch ein zweitesmal begehen muß.

Die Zukunft des Ausbaues unserer Wasserkraften liegt zweifellos in dem Ausbau unserer Großwerke. Es ist selbstverständlich, daß der Bau solcher Großkraftwerke, wie wir sie heute schon in manchen Orten des Westens unseres schönen Heimatlandes sehen, ungeheure Geldmittel benötigt und daß der Ausbau der österreichischen Wasserkraften, worüber wir uns vollständig im klaren sein müssen, überhaupt nur dann möglich ist, wenn es uns gelingt, die Hilfe aus dem Marshall-Plan entsprechend einzusetzen. Wir sind der Überzeugung, daß gerade beim Ausbau der Energiewirtschaft Österreichs der Einsatz der Marshall-Hilfe am besten angewendet ist und sich da am ehesten verzinsen wird. Daher werden wir in Zukunft Großwerke bauen müssen. Wir bauen jetzt Großwerke für den Inlandsbedarf, wir werden aber auch solche bauen müssen, die für den Export bestimmt sind. Auch darauf hat in ganz sachlichen Ausführungen mein sehr geschätzter Vorredner, Herr Abg. Rauscher, schon hingewiesen.

Nun ergibt sich hier eine Frage von ganz entscheidender Bedeutung: die Tarifffrage. Es ist selbstverständlich, daß die bisher ausgebauten Werke, die heute mit voller Kraft arbeiten können, unter ganz anderen wirtschaftlichen Aspekten gebaut worden sind und daß sich ihr Bau viel billiger gestellt hat als ein Bau heute. Es ist daher auch selbstverständlich, daß diese Werke, die heute bereits laufen, einen billigeren Strom zu erzeugen vermögen als jene Werke, die wir jetzt mit überaus hohen Baukosten

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2937

errichten müssen. Es wird da zu einem gewissen Mißverhältnis zwischen den Tarifen der früher erstandenen Werke und denen, die neu erstehen, kommen. Wir möchten insbesondere darauf aufmerksam machen und den Herrn Energieminister dringendst ersuchen, beim Bau von neuen Kraftwerken in allen Sparten sachlich richtig und zielsetzend vorzugehen, um auch bei den Großwerkbauten gewisse Ersparungen zu erzielen, damit dann leichter eine tarifliche Abgrenzung der bisher bereits bestehenden und der neu herzustellenden Werke erreicht werden kann.

In diesem Zusammenhang muß ich eine gewisse Kritik daran üben, daß beim Bau des derzeit größten Kraftwerkes in Kaprun Parteifreunde des Herrn Ministers dort vor der Arbeiterschaft die Erklärung abgaben, daß beim Tauernkraftwerk in Kaprun jede Lohnbewegung ohne weiteres möglich sei, weil der Herr Bundesminister für Energie, der sozialistische Minister Dr. Migsch, auf jeden Fall in der Lage sei, das Geld vom Staat herauszuholen. Ich glaube, das geht zu weit. Wir sind uns gewiß dessen bewußt, welche große Leistung sich gerade auf dieser Baustelle im Jahre 1948 vollzogen hat. Es sei hier in aller Öffentlichkeit festgestellt, und viele Mitglieder dieses Hohen Hauses konnten sich persönlich davon überzeugen, daß dort in den Tauernkraftwerken im Laufe des Jahres 1948 eine gigantische Leistung vollbracht wurde, eine Leistung, für die die dortige Arbeiter- und Angestelltenschaft und ihre leitenden Ingenieure wirklich alle Anerkennung verdienen. Es ist klar, daß diese Arbeiterschaft, die in 1700 bis 1800 und auch 2500 Meter hoher Lage zu arbeiten hat, ganz anderen Einflüssen der Natur ausgesetzt ist, daß sie Sturm, Regen, Wind und Wetter, der Gefahr des Steinschlages, der Lawinen usw. zu trotzen hat. Dieses Werk liegt gerade inmitten der Majestät der Natur, jener Naturkräfte, die wir bisher nicht zu bändigen vermochten. Daher muß diese Arbeiterschaft selbstverständlich entsprechend behandelt und bezahlt werden, damit sie diese Leistungen zu vollbringen vermag. Dafür haben wir volles Verständnis. Trotzdem darf man den Bogen nicht überspannen, sondern muß auch auf diesem Gebiet auf eine richtige Sparsamkeit hinwirken.

Ich erlaube mir, noch eine kleine Kritik an dem Herrn Bundesminister für Energiewirtschaft zu üben. Ich habe einmal in den Tageszeitungen gelesen, daß der Herr Minister für Energiewirtschaft festgestellt hat, daß die Leistung, die sich im Jahre 1948 beim Ausbau der einzelnen Kraftwerke vollzieht, hauptsächlich darauf zurückzuführen sei, daß es sozialistische Ingenieure gewesen waren, die

diese Leistung ermöglicht hätten. Auch hier eine vollkommen sachliche Feststellung: Wir sind gerne bereit, die leitenden Ingenieure nicht von der Seite ihrer Parteeinstellung, sondern von der Seite ihres fachlichen Könnens her zu betrachten. Wir wissen, daß es auch im Tauernkraftwerk sozialistische Ingenieure gibt, an deren fachlicher Eignung wir nicht im geringsten zweifeln. Wir wissen aber auch, daß die gute Leistung des Jahres 1948 am Tauernkraftwerk in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß wir bei diesem Werk einen Generaldirektor haben, dessen fachliches Können und dessen fachliches Wissen nicht nur innerhalb eines kleinen Kreises, sondern weit darüber hinaus anerkannt ist, der es versteht, trotz seiner Kapazität, die er auf diesem Gebiete aufzuweisen vermag, auch mit dem einfachen Arbeiter in kameradschaftlicher Form zu sprechen, und der die Arbeiterschaft derart anzuspornen vermag, daß 1948 im Tauernkraftwerk eine Leistung vollbracht worden ist, auf die nicht nur wir Abgeordneten dieses Hohen Hauses, sondern das ganze Volk stolz sein können. (*Starker Beifall bei der ÖVP.*) Der Generaldirektor heißt Dr. Böck, und meines Wissens ist er nicht Mitglied der Sozialistischen Partei.

Noch etwas anderes ist hier zu sagen. Gerade hier, beim Kapitel Energie, haben wir ja auch Kompetenzabgrenzungen, und wenn man vom Ausbau unserer Wasserkraftwerke spricht, dann müssen wir auch die Zuständigkeit prüfen, welcher Minister gerade auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft usw., das ja mit dem Ausbau der Energiewirtschaft selbstverständlich zusammenhängt, zuständig ist. Was die wasserwirtschaftliche Seite anbelangt, ist zweifellos nicht das Energieministerium, sondern das Handelsministerium zuständig, und viele Dinge fallen in das Ressort des Handelsministeriums. Das heißt natürlich nicht, daß wir die Erfolge, die der Herr Bundesminister Migsch auf vielen Gebieten zweifellos erzielt hat und die wir gerechterweise anerkennen und feststellen, schmälern möchten, sondern wir müssen nur bescheiden und sachlich feststellen, daß auch unser Herr Handelsminister Kolb wesentlich zur Lösung aller dieser Fragen beigetragen hat. Also, wie gesagt, nicht allzuviel Propaganda, lieber mehr sachliche in die Zukunft schauende Arbeit!

Wenn im Energieministerium eine eigene Pressestelle geschaffen worden ist, so sage ich, hier wäre weniger schon zu viel. Wir wollen auf diesem Gebiet weniger reden und mehr Taten setzen. Wir hoffen, daß es uns gelingt, durch den Einsatz und die Auswirkungen der Marshall-Hilfe den Ausbau unserer

2938 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Energiewirtschaft so zu forcieren, daß wir in Zukunft in der Lage sind, den Bedarf an Energie auf allen Gebieten zu decken. Zu diesem Zustand werden wir nur dann kommen, wenn wir, wie in vielen anderen Belangen, nicht nur von Planwirtschaft sprechen, sondern wirklich sachliche Arbeit leisten und in gemeinsamer Arbeit die Kräfte, die in unserem heimatlichen Boden schlummern, entsprechend auszubauen vermögen und sie entsprechend zum Wiederaufbau unserer Heimat und unserer Wirtschaft verwenden können. *(Beifall bei der Volkspartei.)*

Präsident **Böhm** *(der inzwischen den Vorsitz übernommen hat)*: Damit ist die Aussprache über das Kapitel XIII beendet.

Wir gelangen zur Beratung der **Gruppe XIV**: Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Spezialberichterstatte **Gumplmayer**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Spezialbericht zur Gruppe XIV umfaßt Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen. Der Finanz- und Budgetausschuß hat diese Teile des Bundesvoranschlages für das Jahr 1949 in der Sitzung vom 25. November 1948 in Beratung gezogen.

Die Bedeutung, die diesen drei Budgetteilen zukommt, geht daraus hervor, daß für sie zusammen im Jahre 1949 2.204.762.000 S an Ausgaben vorgesehen sind, das sind 36 Prozent des Bundesvoranschlages. An Einnahmen sind 1.990.154.700 S oder 32,7 Prozent des Bundesvoranschlages präliminiert. Für die Post- und Telegraphenanstalt sind ferner für Investitionen zur Ausgestaltung des Fernmeldewesens und zur Erneuerung des Kraftfahrparks 164,6 Millionen Schilling als außerordentlicher Aufwand, das sind 11,4 Prozent des gesamten außerordentlichen Aufwandes des Bundesvoranschlages in Höhe von 1442 Millionen Schilling, vorgesehen. Bei den Eisenbahnen sind 609,9 Millionen Schilling an außerordentlichem Aufwand ausgewiesen, das sind 42,3 Prozent des gesamten außerordentlichen Aufwandes, davon 406 Millionen Schilling für den Wiederaufbau der Anlagen und 158 Millionen Schilling für die Elektrifizierung.

Daß die beiden Unternehmungen Post und Eisenbahn, besonders die Eisenbahnen, die im ständigen Kontakt mit allen Bevölkerungskreisen stehen, der Kritik ausgesetzt sind, ist selbstverständlich. Die ungerechtfertigten Anschuldigungen sind jedoch zumeist auf die Unkenntnis der Sachlage zurückzuführen.

Ich möchte nicht unerwähnt lassen, daß sich die Post- und Telegraphenanstalt noch immer eine

Zensurstelle gefallen lassen muß, die nicht nur Kosten sondern auch Verzögerungen verursacht und dadurch auch die Einnahmen verringert.

Die Bundesbahnen sind zum großen Teil gezwungen, den Betrieb mit rollendem Material zu führen, das als Beutegut jederzeit ausfallen droht. Was das heißt, das haben wir erst unlängst erfahren, als rollendes Material kurzfristig abgeliefert werden mußte. Das ruft bei den Eisenbahnen natürlich große Schwierigkeiten hervor und führt auch in wirtschaftlicher Hinsicht immer zu folgenreichen Rückschlägen.

Das Kapitel 24, Verkehr, sieht für das Bundesministerium 1.446.300 S an Ausgaben vor. Die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung präliminiert 3.798.900 S und die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen 10.979.300 S, alle zusammen 16.224.500 S, was eine Steigerung um 19,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Unter Titel 2, Schifffahrt, sind an Ausgaben 5.538.100 S vorgesehen, das ist eine Erhöhung von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Diese Ausgaben sind zur Förderung der Schifffahrt, für die Handhabung der Schiffspolizei sowie für Land- und Hafeneinrichtungen bestimmt. Darin ist ein 60prozentiger Bundesanteil zum Ausbau des Linzer Hafens enthalten. Unter Titel 3, Zivil-Luftverkehr, sind 897.700 S vorgesehen, das sind um 10,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Leider ist das Amt für Zivilluftfahrt nur mit Planungsarbeiten beschäftigt, soweit es erlaubt ist, solche durchzuführen. Unter Titel 4, Sonstiger Verkehr, sind 150.000 S ausgewiesen, um 50.000 S mehr als im Vorjahr, die für Fremdenverkehrswerbung der öffentlichen Verkehrsbetriebe bestimmt sind.

Die Gesamtausgaben für das Kapitel 24 sind mit 22.810.300 S, — das ist um 15,4 Prozent gegenüber dem Vorjahre mehr, veranschlagt. An Gesamteinnahmen für das Kapitel 24 sind bloß 291.400 S vorgesehen, was eine Steigerung von 197 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet, wo es nur 98.100 S waren. Im Dienstpostenplan für das Jahr 1949 sind Dienstposten für insgesamt 381 pragmatische und 67 Vertragsbedienstete vorgesehen.

Wir kommen zu Kapitel 28, Titel 1, Post- und Telegraphenanstalt. Hier ist Vorsorge getroffen für fünf Direktionen: Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Wien, zwei Inspektorate: Salzburg und Urfahr, 2281 Post- und Telegraphenämter, 424 Postablagen und 23 Fernsprechämter mit rund 2500 Fernsprechmittlungsämtern, denen wieder 206.000 Teilnehmerhaupt- und 116.000 Teilnehmernebenstellen sowie 4200 öffentliche Sprechstellen

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2939

angeschlossen sind. Die Postverwaltung betreibt ferner derzeit 403 Kraftpostlinien mit 14.485 km einfacher Streckenlänge. Im Bundesvoranschlag für das Jahr 1948 waren es 331 Kraftpostlinien mit 10.987 km einfacher Streckenlänge.

Die Ausgaben bei Kapitel 28, Titel 1, gliedern sich wie folgt: Der Personalaufwand erfordert für aktive Bedienstete 309,548.500 S und für Ruhe- und Versorgungsgenüsse 112,826.500 S, der Sachaufwand in der ordentlichen Gebarung 263,024.100 S und im außerordentlichen Haushalt für Investitionen 164,600.000 S. Also zusammen 849,999,100 S oder um 38,4 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Betriebseinnahmen der Post- und Telegraphenanstalt gliedern sich folgendermaßen: Allgemeine Betriebseinnahmen 12,889.300 S; Gebühren: Post 270,251.000 S, Telegraph 23,850.000 S, Fernsprechgebühren 224,000.000 S, Rundspruchgebühren 40,955.000 S, zusammen 559,056.000 S, was eine Steigerung um 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr ergibt; bei der Reisenden- und Sachbeförderung sind Einnahmen in der Höhe von 62,000.000 S vorgesehen, für Verkäufe 1,000.000 S, für Vergütung seitens des Postsparkassenamtes 16,700.000 S und an Pensionsbeiträgen 1,900.000 S. Es sind also bei der Post an Gesamteinnahmen 653,545.300 S veranschlagt.

Da die Betriebsausgaben 685,399.100 S und die Betriebseinnahmen 653,545.300 S ausmachen, ergibt sich ein kassamäßiger Betriebsabgang von 31,853.800 S. Hiezu kommt der außerordentliche Aufwand von 164,600.000 S, so daß der kassamäßige Gesamtabgang 196,453.800 S beträgt.

Die Ausgaben und Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Direktionen und Inspektorate in Prozenten folgendermaßen: Die Ausgaben betragen für alle Länder zusammen 18,9, für Graz 10,7, für Innsbruck 7,2, für Klagenfurt 5,5, für Linz 9,8, für Wien 42, für Salzburg 4,3 und für Urfahr 1,6. Demgegenüber betragen die Einnahmen für sämtliche Länder gemeinsam 8,4, für Graz 11,1, für Innsbruck 10,5, für Klagenfurt 6,3, für Linz 12,2, für Wien 45,1, für Salzburg 5,3 und für Urfahr 1,1.

Im Kapitel 29, Eisenbahnen, Titel 1, Österreichische Bundesbahnen, zeigt der Personal- und Sachaufwand gegenüber dem Vorjahr folgende Veränderungen: Der Aufwand für aktive Bedienstete erfordert mit 596,488.600 S gegen 519,117.700 S im Jahre 1948 ein Mehr von 15 Prozent. An Ruhe- und Versorgungsgenüsse sind für das Jahr 1949 384,669.000 S vorgesehen gegen 310,328.100 S im Jahre 1948, also ein Plus von 24 Prozent.

Der Sachaufwand beträgt für das Jahr 1949 514,495.000 S gegenüber 446,514.000 S für das Jahr 1948. Der gesamte Personal- und Sachaufwand ist mit 1.495,652.600 S gegenüber 1.275,959.800 S im Jahre 1948 veranschlagt; das ergibt also eine Steigerung von 17,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im außerordentlichen Aufwand sind vorgesehen: für Anlagen und Fahrpark 407,584.800 S, für Elektrifizierung 158,420.000 S und für sonstige Investitionen 43,942.200 S, zusammen also ein außerordentlicher Aufwand von 609,947.000 S.

Die Aufgliederung des Sachaufwandes ergibt, daß auf Betriebsmaterial 208,821.000 S entfallen, das sind 40,5 Prozent; davon sind 173 Millionen Schilling allein für Brennstoffe für Lokomotiven vorgesehen. Man sieht daraus, wie wichtig die Elektrifizierung ist, um die schwer belastende Kohlenausgabe zu verringern. Für Bau- und Werkstoffe sowie für Unternehmerleistungen sind 136,830.000 S, an Aufwand für Arbeiter 80,396.000 S und für sonstige Sachausgaben 88,448.000 S vorgesehen. Das ergibt zusammen also 514,495.000 S.

Unter Titel 2, Südbahn, sind Ausgaben von 900.000 S zur Bestreitung des Sachaufwandes präliminiert.

Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen zeigen für das Jahr 1949 folgendes Bild: An allgemeinen Betriebseinnahmen sind 50,292.000 S, an Personenverkehrseinnahmen 520,626.000 S und an Güterverkehrseinnahmen 765,400.000 S, also zusammen 1.336,318.000 S veranschlagt. Das bedeutet eine Steigerung um 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Wenn wir die Budgetentwicklung der Bundesbahnen seit 1946 verfolgen, so ergibt sich folgendes Bild: Die Ausgaben betragen für 1946 510,5 Millionen, für 1947 671,2 Millionen, für 1948 1276 Millionen und für 1949 1496 Millionen Schilling. Auf der Einnahmen-seite sind folgende Ziffern zu verzeichnen: 1946 463,3 Millionen, 1947 560,4 Millionen, 1948 1161,3 Millionen, 1949 1336 Millionen Schilling. Die veranschlagten Investitionen betragen für 1946 121,3 Millionen, für 1947 210,6 Millionen, für 1948 390 Millionen und für 1949 610 Millionen Schilling.

Der veranschlagte Personalstand weist 65.000 Beamte, 283 Angestellte und 14.695 Arbeiter, zusammen also 80.000 Bedienstete auf.

An der ausführlichen Besprechung der Budgetgruppe XIV im Finanz- und Budgetausschuß beteiligten sich außer dem Spezialberichterstatte die Abg. Elser, Rauscher, Geißlinger, Petschnik, Dr. Pernter, Zechtl, Ing. Schumy, Aigner, Mairinger,

Seiling, Grubhofer, Voithofer, Rom, Maurer, Ludwig, Weikhart und Kapsreiter. Aus der Zahl der Wortmeldungen ersehen Sie, daß das Budgetkapitel XIV einer gründlichen und weitreichenden Debatte ausgesetzt war. Zum Schluß gab Bundesminister Übeleis über alle in der Debatte aufgeworfenen Fragen Aufklärung und beantwortete alle an ihn gerichteten Anfragen. Die finanzgesetzlichen Ansätze der Regierungsvorlage wurden angenommen.

Im Geldvoranschlag der Österreichischen Bundesbahnen sind, wie Sie im gedruckten Spezialbericht sehen, eine Reihe von Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen.

Zum Geldvoranschlag der Post- und Telegraphenanstalt hat der Ausschuß beschlossen, bei A. Betriebsausgaben, 2. Sachaufwand, Post „Übrige Erfordernisse“ mit 119,183.800 S eine Fußnote mit folgendem Wortlaut anzufügen: „Hievon Ausgaben für den Rundspruch 26,056.500 S.“ Diese Einschaltung erfolgte auf Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Pernter.

Weiter ist bei C. Betriebseinnahmen, 2. Gebühren, d) Rundspruch mit 40,955.000 S eine Fußnote mit folgender Aufgliederung einzusetzen: „a) Anerkennungsgebühr 3,155.000 S, b) Rundspruchteilnehmergebühr: Vergütung an die Postverwaltung 11,743.500 S, Anteil der Sendergruppen 26,056.500 S.“

Für den Bundesvoranschlag für 1950 soll Vorsorge getroffen werden, daß diese entsprechenden Ausgaben- und Einnahmenposten separat aufgenommen werden.

Der Ausschuß hat ferner drei Entschließungsanträge zur Budgetgruppe XIV angenommen, die dem Berichte angeschlossen sind.

Eine Entschließung zum Kapitel 29, Eisenbahnen, die vom Abg. Petschnik eingebracht wurde, lautet folgendermaßen (*liest*):

„Der Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, bis zum 31. März 1949 dem Nationalrat einen Gesetzentwurf über ein Pensionsüberleitungsgesetz vorzulegen.“

Eine zweite Entschließung, die im Budgetausschuß vom Abg. Weikhart eingebracht und vom Unterausschuß behandelt wurde, lautet (*liest*):

„Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, ehestens eine Novellierung der Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen in der Weise in die Wege zu leiten, daß die Übergangsbestimmungen nach Abschnitt III, §§ 25 bis 35, dieser Besoldungsordnung auch auf die in den Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen zu übernehmenden KÖB-Bediensteten anwendbar sind.“

Eine dritte Entschließung, ursprünglich vom Abg. Kapsreiter eingebracht, lautet (*liest*):

„Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, die vor zwei Jahren eingeführte Drosselung der Postzustellung in den ländlichen Bereichen aufzuheben und die tägliche Zustellung, wie sie früher bestand, wieder zur Einführung zu bringen, wo der Postanfall dies erfordert.“

Der Finanz- und Budgetausschuß hat mich beauftragt, dem Hohen Haus folgenden Antrag vorzulegen (*liest*):

„1. Dem Kapitel 24: Verkehr, dem Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1) mit Einfügung der besprochenen Fußnoten, ferner

dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zum Titel 1 dieses Kapitels gehörenden Geldvoranschlag der Österreichischen Bundesbahnen (Anlage III/10) unter Berücksichtigung der im schriftlichen Bericht angeführten Druckfehlerberichtigungen

des Bundesvoranschlages für 1949 in der Fassung der Regierungsvorlage (712 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die dem schriftlichen Bericht beigedruckten Entschließungen werden angenommen.“

Abg. Elser: Meine Damen und Herren! Die Verkehrsmittel, vor allem die Eisenbahnen, sind die Nervenstränge einer modernen Verkehrs- und Marktwirtschaft. Ihr Zustand, ihre Tarifpolitik, ihre Betriebsergebnisse stehen daher im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. So ist es natürlich auch in Österreich. Das Defizit der Bundesbahnen, welches derzeit ziemlich hoch ist, gibt, da die Leitung der Bundesbahnen bekanntlich in den Händen des Verkehrsministeriums liegt, hier begreiflicherweise Anlaß zu breitester Kritik. Gerade bei der Behandlung des Verkehrsproblems, bei der Behandlung dieses volkswirtschaftlich so wichtigen Kapitels im Staatshaushalt erscheint mir eine Kritik nicht nur wünschenswert sondern auch notwendig. Um sich ein richtiges Bild von der Lage unserer Bundesbahnen zu machen, bedarf es eines gründlichen Studiums der sehr umfangreichen und etwas komplizierten Materie. Wer in Bausch und Bogen die Betriebsführung und Verwaltung der Bundesbahnen als völlig unfähig hinstellt, ist — das sagte ich schon im Budgetausschuß — genau so wenig ernst zu nehmen wie jene, welche den verantwortlichen Stellen nur Loblieder singen und Komplimente machen.

Vorerst einmal die Frage des gewaltigen Defizits. Wollen wir, meine Damen und Herren, den Ursachen dieses Bundesbahndefizits nachgehen. Da kommen wir zuerst einmal zur Tarifpolitik. Die verschiedenen Gütertarifsätze sind zweifelsohne nicht kostendeckend, besonders im Zusammenhang mit den notwendigen großen Investitionen gesehen, die der Wiederaufbau der zerstörten Betriebsanlagen erfordert. Diese Feststellung führt zu der Subventionspolitik, die die österreichische Wirtschaft beim Betrieb der Bahnen betreibt, oder man kann es auch umgekehrt sagen: die Österreichischen Bundesbahnen gewähren gewaltige Subventionen an die Wirtschaft. Auch die erste Behauptung ist richtig, weil ja das Defizit bekanntlich doch wieder von der Gesamtwirtschaft getragen werden muß. Wollen wir vielleicht auch ganz kurz die Frage berühren: wem nützt diese Subventionspolitik? Erstens einmal den Großunternehmungen, die ja bekanntlich Großkunden der Bundesbahnen sind, und nicht zuletzt dem Großhandel. Die Kosten für diese Subventionierung tragen sämtliche Steuerträger, die für das Defizit der Bundesbahnen aufzukommen haben. Sie tragen die Kosten für erhöhte Profite, für die Erhöhung der Profitraten dieser von mir nur beispielsweise angedeuteten Wirtschaftszweige. Man muß daher gleich vorweg feststellen: nicht die Personentarife, auch nicht die viel erörterten Regiekarten der Eisenbahner, auch nicht die verschiedenen Fahrpreismäßigungen sind die Ursache des gewaltigen Bundesbahndefizits.

Allerdings muß man berücksichtigen: Die Kosten des Betriebes von heute und in den letztvergangenen Jahren sind ganz andere als die Betriebskosten in normalen Zeiten, in den Jahren 1937, 1938 und 1939. Wir müssen vor allem die zerstörten Betriebsanlagen berücksichtigen. Überall, wo man hinsieht, bemerkt man das Fehlen von technischen Anlagen, Mängel derselben und nicht zuletzt mangelhafte Sicherungsanlagen. Alle diese Mängel, alle diese Betriebsgebrechen erfordern natürlich Ersatz, wenn nicht in technischer Hinsicht, so doch in der Richtung von vermehrtem Personal. Das ist auch eine der Ursachen, weshalb wir derzeit bei den Bundesbahnen mehr Personal beschäftigen und beschäftigen müssen, als es bei normalen Betriebsverhältnissen der Fall wäre. Weiter darf man einen wichtigen Umstand nicht übersehen, der die Betriebsergebnisse maßgebend beeinflusst, das ist die dreimal längere Umlaufzeit unserer Waggons von der Beladung über die Entladung bis zur Wiederbeladung. Das alles sind Komponenten, die man nicht so ohne weiteres unberücksichtigt lassen darf, wenn man sich ein richtiges Urteil über unsere Bundesbahnen bilden will.

Bei der Frage der Umlaufzeit der Wagen komme ich auch zu einer sehr wichtigen Frage, die in breitesten Kreisen verständlicherweise großes Echo fand, zur Frage der Forderung des russischen Besatzungselementes nach Rückgabe der im Kriege erbeuteten und Sowjetrußland gehörigen Waggons und Lokomotiven. Die Regierungsparteien haben bei verschiedenen Auseinandersetzungen hier im Hohen Hause gegenüber der kommunistischen Fraktion immer wieder erklärt, es sei eine Verleumdung, so im allgemeinen zu behaupten, die Regierungsparteien seien sowjetfeindlich und betrieben eine Sowjethetze. Nein, so sagten die verschiedenen Sprecher der beiden Regierungsparteien, wir wenden uns nur gegen die Politik der österreichischen Kommunistischen Partei; wir sind, wenn schon nicht sowjetfreundlich, so zumindest neutral gegenüber den Sowjets. Das wurde einigemal behauptet. Wenn dem so ist, können wir uns einmal hier an geeigneter Stelle über dieses Problem sachlich und leidenschaftslos unterhalten. Ich werde mich bemühen, dieses Problem so darzustellen, wie es ist. Es ist nicht meine und es ist auch nicht Ihre Aufgabe als Volksvertreter, die Dinge anders darzulegen, als sie sind. Wir sollen auch hier nichts entstellen.

Meine Damen und Herren! Wollen wir uns doch, bevor wir uns unmittelbar mit dieser Frage beschäftigen, erinnern: Der zweite Weltkrieg hat bekanntlich noch mehr Opfer an Menschenleben und auch an Sachgütern gefordert als der erste Weltkrieg, und Sowjetrußland hat im zweiten Weltkrieg die größten Opfer gebracht, sowohl materiell wie auch in bezug auf Menschenopfer. Bedenken Sie doch, meine Herren Abgeordneten, die Sowjetunion hat inklusive der Verluste an Zivilpersonen beinahe 20 Millionen Menschen an Toten als Opfer des zweiten Weltkrieges zu verzeichnen. Die Vereinigten Staaten von Amerika haben nicht ganz 300.000 Todesopfer zu verzeichnen. Das englische Volk hat da allerdings schon wesentlich größere Menschenopfer zu beklagen: 800.000 Personen inklusive der Opfer der Luftangriffe durch die deutsche Luftwaffe. Unbestritten ist also die Tatsache, die Sowjetunion hat die gewaltigsten Menschenopfer übernommen. Und es ist schließlich auch diesen Opfern zuzuschreiben, daß wir heute wieder hier in der zweiten österreichischen Republik, in diesem Hause, so wie einst in der ersten Republik die Schicksalsfragen des österreichischen Volkes behandeln können.

Gestatten Sie mir noch weitere Feststellungen. Der Krieg hat im Gebiet des europäischen Rußlands durch einige Jahre hindurch getobt. Es ist doch keine Phrase, wenn

2942 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

man die Tatsache aufzeigt, daß fast die Hälfte des europäischen Rußlands im wahrsten Sinne des Wortes dem Erdboden gleichgemacht wurde. Unter den verkohlten Trümmern der Dörfer und Städte lagen bekanntlich Millionen und Millionen Zivilpersonen, nicht Soldaten, die mit der Waffe in der Hand ihr Vaterland verteidigt haben; unschuldige Zivilpersonen waren ebenfalls das Opfer dieser vandalistischen Verheerungen, teils durch die SS-Horden und teils auch durch Teile der faschistischen deutschen Wehrmacht. Das alles sind Tatsachen, die man nicht bestreiten soll und auch nicht bestreiten kann. Was schließlich die deutschen Armeen nicht wegbringen konnten, haben sie mutwilligerweise an Ort und Stelle zerstört. Ungeheure Mengen an Lebensmitteln, die man nicht verzehren oder wegbringen konnte, hat man einfach mit Petroleum und anderen Flüssigkeiten übergossen und dem Feuer überantwortet.

So hat man, meine Damen und Herren, in Rußland gewütet. Das sind Tatsachen, die doch auch mit der Frage der Rückgabe des Kriegsgutes an rollendem Material zusammenhängen. Man kann ruhig sagen, über Hekatomben von Opfern, über Hekatomben von gefallenem Rotarmisten hat sich die Rote Armee bis zur Donau und Mur vorgearbeitet, vorgekämpft. Nun kamen die Russen — die gefürchteten Russen. Was ist dann geschehen? Nicht wenige Nazisten haben mit mehr oder weniger Recht gefürchtet: wenn wir den Krieg verlieren, wenn die Russen in unser Land eindringen, bleibt keiner von uns am Leben, und kein Nagel wird uns mehr bleiben. Was ist dann in Wahrheit geschehen? Haben die Rotarmisten, hat die siegreiche Rote Armee die Nazisten an die Wand gestellt und erschossen, so wie es Teile der SS und der deutschen Wehrmacht in russischem Gebiet mit den Zivilpersonen getan haben? Was ist geschehen? Man hat im allgemeinen keinen Nazisten erschossen, sie waren mehr oder weniger selber erstaunt, daß ihnen nicht mehr geschah. Ja, Marschall Tolbuchin hat über das österreichische Gelände durch seine Kampfflieger Zehntausende von Flugblättern herunterflattern lassen und angekündigt, wer nicht ein Kriegsverbrecher ist, habe von der Roten Armee nichts zu befürchten. Wenn die Sowjetrussen uns in materieller Hinsicht nur einen Bruchteil dessen vergolten hätten, so wäre uns Österreichern tatsächlich kein Nagel geblieben. Das sind alles Tatsachen, über die man nicht hinweggehen soll. Man braucht kein Sowjetfreund zu sein, man kann sogar ein Sowjetfeind sein, aber man muß diese Tatsachen doch anerkennen.

Nun konkret zu der Waggonfrage. Österreich wurde im Zuge der Endphase des Krieges

zum Rückzugsgebiet der geschlagenen Hitler-Armeen. Viele zehntausende Güter- und Personenwaggons sowie Lokomotiven stauten sich im unmittelbaren Hinterland des Rückzugsgebietes, und das war nun einmal Österreich. Hier häuften sich die Waggons, hier staute sich das rollende Material. Aus welchen Ländern stammte aber dieses rollende Material? Wir wissen es doch alle: es stammte aus jenen Ländern, in denen in der letzten Phase des Krieges durch die faschistische Armee noch Widerstand geleistet wurde. Es war rollendes Material aus Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Jugoslawien, auch Waggons aus Frankreich und Italien waren darunter. Kurz und gut, es hat sich in Österreich eine ungeheure Masse von rollendem Material angesammelt. Und so hatten wir, als die Rote Armee kam, im Gegensatz zum Jahre 1937, in dem wir 40.000 Waggons inklusive der Lokomotiven hatten, bereits über 80.000 Waggons inklusive vieler tausend Lokomotiven. Aber zum großen Teil waren sie nicht österreichischen Ursprungs, sondern sie stammten aus anderen Herkunftsländern. Das ist auch ganz begreiflich, wenn man die Kriegsereignisse in Erinnerung hat.

Was hat nun das russische Besatzungselement gemacht? Ein verhältnismäßig kleiner Teil wurde hauptsächlich im Jahre 1945, aber auch Anfang 1946 von den russischen Militärbehörden als Kriegsgut aufgegriffen und abtransportiert. Den größeren Teil hat man Österreich gelassen. (Abg. Weikhart: Hat Österreich keine Waggons gehabt?) Im Jahre 1945 hat man der österreichischen Regierung gegenüber insofern loyal und entgegenkommend gehandelt, als das russische Element sagte: ihr seid jetzt in größter Not; wenn wir das gesamte, uns gehörige Kriegsgut abziehen, dann würdet ihr in größte Schwierigkeiten kommen. Wir leihen euch einen Großteil unseres Kriegsgutes und verlangen auch weiter keine Leihgebühr; wir erwarten von euch Österreichern nur, daß ihr auf dieses Kriegsgut wenigstens achtet. Das war die Sprache der Russen, jener Macht, in deren Land die Hitler-Armeen so vandalisch hausten. (Abg. Weikhart: Wir waren kein kriegführendes Land! — Abg. Koplenig: Deswegen haben wir keinen Anspruch auf Raub! Uns gehören nicht mehr als 40.000. — Abg. Stika: Sie decken ja alles!) Das sind alles Tatsachen, und ich sehe gar nicht ein, weshalb eine solche Darlegung hier nicht vorgebracht werden kann. (Abg. Prinke: Was ist es mit unseren Waggons aus Ungarn? — Abg. Stika: Was für Österreich schädlich ist, ist für Euch alles gut. Ihr seid ja keine Österreicher! — Abg. Weikhart: Wo sind die österreichischen Waggons, die uns gehören? — Ruf bei den Sozialisten: Ihr müßt das verteidigen,

Ihr habt den Auftrag! — Abg. Koplenig: Ihr habt damals profitiert und wollt jetzt am Hitler-Krieg wieder profitieren! — Abg. Stika: Wir wollen nur unser Recht! — Abg. Geißlinger: Attaché einer fremden Macht. — Abg. Koplenig: Wir kennen diese Attachés!)

Präsident **Böhm** (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, den Redner nicht fortgesetzt zu unterbrechen. Ich bitte um Ruhe! — (Weitere Unruhe und Zwischenrufe. — Abg. Geißlinger: Ihr mit Eurer Doppelgesichtigkeit! — Abg. Koplenig: Ihr seid Kriegshetzer im Auftrag und Dienst einer fremden Macht, Kriegshetzer gegen die Interessen des österreichischen Volkes, nichts anderes! — Abg. Weikhart: Sie betreiben ständig Hochverrat am österreichischen Volk! — Abg. Prinke: Ihr macht die Mauer, damit alles weggeführt werden kann! — Abg. Stika: Sie sind Hochverräter! — Abg. Koplenig: Kriegshetzer gegen die Interessen Österreichs! — Weitere Zwischenrufe.)

Präsident **Böhm** (das Glockenzeichen gebend): Meine Herren! Der Herr Abg. Elser ist am Wort. (Abg. Stika: Hochverräter! — Abg. Koplenig: Einmal habt Ihr Österreich schon verraten! — Abg. Honner: Ihr seid Ja-Sager!)

Abg. **Elser** (fortsetzend): Ich höre Zwischenrufe (Abg. Prinke: Ihr macht die Mauer dazu! — Abg. Stika: Ihr seid schamlos genug, um uns zu verleumden! — Abg. Koplenig: Verleumder seid Ihr! Kriegshetzer! — Abg. Geißlinger: Den armen Elser habt Ihr Euch dazu ausgesucht? — Heiterkeit.)

Präsident **Böhm** (wiederholt das Glockenzeichen gebend): Jetzt ist es aber genug. Ich bitte um Ruhe! (Neuerliche Zwischenrufe.)

Abg. **Elser** (fortsetzend): Ich höre Zwischenrufe wie „Attaché einer fremden Macht“, die bekannten Zwischenrufe „Landesverräter“, „Hochverräter“, „Ihr Kommunisten verrätet Euer eigenes Land!“ (Abg. Widmayer: Das ist ja wahr! — Abg. Fischer: So hat man Engels, Marx und alle anderen auch genannt! Das sind die Mittel der Bourgeoisie! — Abg. Koplenig: Es ist kein Unterschied mehr zwischen Euch und den anderen!) Das sind alles Worte, die man schon sehr oft in politischen Reden gehört hat, und keiner ist hier unter Ihnen, der nicht schon vom politischen Gegner des Landes- und Hochverrates bezichtigt wurde. Da befinde ich mich mit meinen Freunden hier in guter Gesellschaft. Ihr ward auch einmal Landes- und Hochverräter — so sagten die Nazisten. Wir wissen, wo in Wahrheit die Landes- und Hochverräter zu suchen waren. (Abg. Prinke: Nur war das ein bißchen anders! — Abg. Koplenig: Ihr habt begonnen in Österreich zu henken! Ihr wart die Hochverräter!)

Präsident **Böhm** (neuerlich das Glockenzeichen gebend): Meine Herren, ich bitte um Ruhe!

Abg. **Elser** (fortsetzend): Ich wollte damit nur sagen, ersparen Sie es sich, uns mit den Worten „Landes- und Hochverräter“ zu titulieren, Sie haben diese Titulaturen alle schon einmal besessen. Nur sind es heute wir Kommunisten, die vollkommen zu Unrecht von Ihnen beschimpft werden.

Ist denn die Frage des Kriegsgutes, des sogenannten Beutegutes, nur eine Frage Sowjetrußlands? Auch das amerikanische Besatzungselement, die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika fordert Kriegsbeute von den besiegten Staaten, unter anderem auch vom kleinen Österreich. (Abg. Honner: Das finden Sie in Ordnung! — Abg. Prinke: Sie haben alles zurückgegeben!) Im Gegensatz zu Sowjetrußland mit seinen 20 Millionen Toten und den umfangreichen materiellen Zerstörungen hörte man im Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika keinen Flintenschuß, keine einzige Bombe wurde über Wohngebieten abgeworfen. Dieses reiche, vom zweiten Weltkrieg verschonte Amerika hat im deutschen Gebiet viele Hunderte von Fabriken als Beutegut demontiert, wertvolle Maschinen wurden nach Amerika verfrachtet, und heute noch geht in Deutschland durch die Amerikaner, Engländer und Franzosen die Demontage lebenswichtiger Betriebe vor sich. (Abg. Prinke: Reden wir von Österreich! — Abg. Weikhart: Sie haben nicht den Mut, für österreichische Interessen einzutreten. — Abg. Prinke: Deutschland ist ein besiehtes Land, wir sind ein befreites Land!)

Diese Tatsache scheint Sie nicht zu interessieren. (Ruf bei den Sozialisten: Oh ja! Freilich interessiert es uns!) Ja, geschätzte Kollegen und Kolleginnen, wenn das reiche Amerika, das keinerlei materielle Zerstörungen erlitten hat, Milliarden an Kriegsbeute fordert, wie wollen Sie dann die Sowjetunion wegen ihrer Forderungen anklagen! Und bei dieser Ihrer Haltung haben Sie dann noch die Frivolität, sich als Sowjetfreunde auszugeben, wie es in den Reihen der Sozialistischen Partei der Fall ist! (Abg. Weikhart: Wir verlangen unser Recht, das lassen wir uns von niemandem verbieten! — Abg. Prinke: Dann möge man uns aber nicht von Befreiung reden! — Abg. Honner: Hätte Deutschland gesiegt, wären Sie begeistert gewesen! — Abg. Koplenig: Sie sollen überhaupt von Befreiung schweigen, Sie waren die ersten Henker in Österreich!)

Präsident **Böhm** (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, den Redner ausreden zu lassen.

Abg. **Elser** (fortsetzend): Wenn wir, meine Damen und Herren, von der Befreiung sprechen, so stehe ich auf dem Standpunkt, jeder von

2944 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Ihnen hat schließlich das Recht, nach seinen Auffassungen zu reden. Ich will Ihnen keineswegs etwas vorschreiben. Es ist auch nicht meine Aufgabe, als Ex-offo-Verteidiger der Sowjetunion zu fungieren; die Sowjetunion braucht keinen Ex-offo-Verteidiger in diesem Parlament. Aber es wird einmal in der Geschichte ganz klar und deutlich aufscheinen (*Abg. Weikhart: Das glauben wir auch!*), wer in Wahrheit dem Volk in Österreich die besten Dienste erwiesen hat: jene, die ununterbrochen Sowjethetze betreiben, oder jene, die ehrlich, offen und sachlich zu allen diesen Fragen Stellung beziehen. (*Abg. Zechtl: Propaganda 1943 und Wirklichkeit 1948! — Abg. Geißlinger: Wohin gehört das Kapitel Zistersdorf?*) Sie erweisen der Wahrheit einen schlechten Dienst (*Abg. Zechtl: Den erweisen Sie Österreich!*), meine sehr geschätzten Kollegen, ich bin überzeugt, daß manche Schwierigkeiten ihrer Regierung viel kleiner wären, wenn Sie weniger Hetze betreiben und mehr sachlich zu allen diesen Nachkriegsfragen Stellung nehmen würden. Es nützt einmal nichts, die Sowjetmacht ist nun einmal eine Realität. Ohne die Opfer des Sowjetvolkes könnten Sie ja hier in diesem Hause das Sowjetvolk und seine Regierung nicht herabsetzen! (*Abg. Prinke: Das sind Verdrehungen! Niemand sagt etwas gegen das Sowjetvolk!*) Ich drehe gar nichts um, sondern ich reihe eine Tatsache an die andere, und nur Tatsachen sind mir maßgebend. (*Abgeordneter Zechtl: Auch für uns!*) Ich muß mich nur dagegen wenden... (*Lebhafte Zwischenrufe. — Abg. Prinke: Was hat der Abg. Fischer im russischen Rundfunk gesagt?*)

Präsident Böhm (*erneut das Glockenzeichen gebend*): Herr Abg. Prinke! (*Abg. Prinke: Was hat er im Rundfunk gesagt? — Abg. Koplenig: Nieder mit den Kriegshetzern!*)

Abg. Elser (*fortsetzend*): Es geht nicht an, daß man fort und fort Menschen beschimpft und zu Unrecht beschuldigt. Es muß mehr Sachlichkeit in diesem Hause herrschen, dann kann man auch die größten Streitfragen leidenschaftslos behandeln. Wenn ich etwas zu scharf geworden bin, dann sind wohl Sie es, die mich dazu gezwungen haben, denn es ist nicht angenehm, immer wieder zu hören, wie meine Freunde, meine Partei und schließlich ich selbst ununterbrochen beschimpft werden. Aber wir sind in guter Gesellschaft. Es ist ja nicht nur heute so. Was hat man schon über die Kommunisten geschimpft! Was hat man seinerzeit über die Sozialdemokraten gesagt! Es ist kein alter Sozialdemokrat hier, der nicht ebenfalls schon von dieser Stelle aus im alten Parlament mit dem Titel eines Landes- und Hochverrätters bezeichnet worden ist. Und trotzdem sind sie grau geworden und trotzdem

sind sie bei ihrer Meinung und Auffassung geblieben. Die Geschichte hat ihnen vielfach recht gegeben. Nicht sie waren die Landesverräter, nicht sie waren die Hochverräter, sondern sie waren in Wahrheit die Verteidiger ihres Landes.

So viel also über die Landes- und Hochverräter, und jetzt wieder zur Sache selbst. Eine weitere Feststellung, die wir doch einmal aussprechen müssen ist: Unter dem rollenden Material, das das russische Besatzungselement als Kriegsgut abgefordert hat, befindet sich — auch nach Angabe und Bestätigung des Herrn Ministers Übeleis — kein einziger Waggon, keine einzige Lokomotive österreichischer Herkunft. Das ist doch ganz klar; wir waren das Hinterland des letzten Kriegsgebietes gewesen, wo sich das gesamte gestohlene und geraubte Gut an rollendem Material angehäuft hat. Von den abzuliefernden Lokomotiven sind — das wird mir der Herr Bundesminister für Verkehr, der hier sitzt, anerkennen und bestätigen — sage und schreibe 140 wirklich betriebsbereit; alle anderen befinden sich in einem Zustand, daß man sie wohl auf dem Schienenweg abtransportieren kann, aber in Wahrheit sind sie Wracks und gehören verschrottet. Genau so ist es mit einem Großteil der Waggonen. Sie sind zum Teil sehr beschädigt, und nur ein verhältnismäßig kleiner Teil ist als vollkommen intakt anzusprechen. Das sind alles nur Feststellungen, und ich glaube, wir täten gut, wenn wir hier ganz leidenschaftslos nur die Tatsachen sprechen ließen. Über die Realität kommt man nicht hinweg. Realitäten muß man anerkennen und man muß trachten, mit ihnen fertig zu werden.

Jetzt komme ich auf ein anderes Gebiet. Ist es denn ein unabwendbares Naturereignis gewesen, daß dieses Material jetzt abgeliefert werden muß? (*Abg. Widmayer: War es gar eine Wohltat? — Weitere lebhafte Zwischenrufe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*) Gab es denn gar keine Möglichkeit, sich dieses rollende Material über den Weg von Verhandlungen, durch Ankauf für die österreichische Wirtschaft zu sichern? Darauf möchte ich auch eine Antwort geben. Das russische Besatzungselement hat vom zuständigen Verkehrsministerium gewisse Sicherungen, gewisse Garantien für das ihr gehörige Kriegsgut verlangt. Ich weiß nicht, warum sich das Verkehrsministerium bemüht gesehen hat, diese Sicherheiten nicht zu geben, beziehungsweise zu erklären, keine Garantien geben zu können. Es ist auch Tatsache, daß ein guter Teil dieses rollenden Kriegsgutes verschwand, bei einem Teil wurde das Beutezeichen einfach weggekratzt usw. Erst als Kontrollorgane diese Verhältnisse feststellten, verlangte man Garantien. Die Garantien

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2945

wurden verwehrt; die Gründe dafür kenne ich nicht; ich will nur diese Tatsache feststellen. Daraufhin kam nach einigen Wochen die konkrete Forderung, ein bestimmtes der Sowjetunion gehöriges Material nun abzuliefern. Gewiß hätte die österreichische Wirtschaft dieses rollende Material ganz gut brauchen können. Gewiß hat die Ablieferung auch eine Rückwirkung auf die gesamten betrieblichen Verhältnisse gezeigt. In bezug auf die Lokomotiven waren allerdings Ausgleichsmöglichkeiten gegeben. Diese Ausgleichsmöglichkeiten wurden auch vom Herrn Verkehrsminister ausgeschöpft. Überzählige Lokomotiven wurden nach dem Osten dirigiert, und so konnte man die bestehende Verkehrsstufe mehr oder weniger aufrecht erhalten.

Ich und mit mir meine Partei sind der Auffassung, es wäre die Gelegenheit gegeben gewesen, Verhandlungen über den Abkauf dieses Materials aufzunehmen, denn die Russen waren keineswegs von Haus aus ablehnend. Man hat nicht nur keine Verhandlungen aufgenommen, man hat nicht einmal den Versuch unternommen, sich über den Weg eines Kaufes dieses Material zu sichern, wie es die anderen Nachbarstaaten getan haben, in denen ja auch sowjetrussisches Kriegsgut aufgestaut war. Diese Nachbarstaaten haben dieses Kriegsgut zu verhältnismäßig sehr günstigen Bedingungen vom Sowjetelement käuflich erworben. Das sowjetrussische Element hätte sich auch gegenüber Österreich ähnlich verhalten, denn daß das sowjetische Element uns nicht feindlich gesinnt ist, beweist die Tatsache, daß Sowjetrußland das Gros des ihm gehörenden rollenden Materials der österreichischen Wirtschaft, den Österreichischen Bundesbahnen leihweise zur Verfügung gestellt hat, ohne dafür etwas zu verlangen. (Abg. Dr. Margaretha: Sie haben uns vorher tausende Waggons weggeführt!) Sie sehen also, von Feindseligkeit kann hier wohl keine Rede sein. Allerdings, wenn Sie, meine Damen und Herren, glauben, mit Hilfe einer solchen Entstellung, einer solchen Hetze Wahlpropaganda betreiben zu müssen, wenn die eine oder die andere Regierungspartei die Russenwalze in einem Monat oder in einem Jahr neu lackiert oder neu repariert braucht ... (Stürmische Zwischenrufe. — Ruf bei der SPÖ: Diese Walze tut sehr weh! — Abg. Fischer: Was wollt Ihr mit der Hetze! — Abg. Weikhart: Unser Eigentum, sonst nichts! Keine Hetze! — Abg. Koplenig: An dieser Walze sind noch alle zugrunde gegangen, und auch Ihr werdet zugrunde gehen!)

Präsident Böhm (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte um Ruhe! (Weitere Zwischenrufe. — Abg. Krisch: Zuerst kommt Ihr dran! — Abg. Koplenig: Hiller ist an ihr zugrunde

gegangen, und Sie alle werden nachfolgen. Es ist heute schon klar, daß Ihr die Hauptkriegshetzer in Österreich seid! — Abg. Zechtl: Ihr Kommunisten seid auch keine Friedensstifter! — Abg. Koplenig: Ihr werdet die Folgen noch spüren! — Abg. Dr. Gorbach: Drohen Sie nicht! — Abg. Koplenig: Es wird die Zeit kommen, wo die Masse Sie mit nassen Fetzen als Schädlinge Österreichs fortjagt!)

Abg. Elser (fortsetzend): Ich bin der Auffassung, auch wenn diese Russenwalze, diese Russenhetze das wahlpolitische Ergebnis zeitigen sollte, das man von ihr erwartet (erneute Zwischenrufe), auch wenn sie dadurch auf seiten der Sozialistischen Partei oder der Volkspartei vorübergehend einige Mandate mehr ergattern, glauben Sie, daß damit dem Lande gedient ist? Nicht die Anzahl der Abgeordneten der einen oder anderen heutigen Regierungspartei ist maßgebend für die Entwicklung, für die Zukunft Österreichs. Maßgebend für die zukünftige Entwicklung unseres Landes ist, ob wir mit unseren nächsten Nachbarn, ob wir mit den Großen dieser Welt, also auch mit der Großmacht der Sowjetunion, in ein leidliches Verhältnis kommen. Die Sowjetunion, das habe ich schon einmal erklärt, ist eine Realität. Ich muß eigentlich staunen: die heute maßgebenden Männer der Wall Street, der Vereinigten Staaten anerkennen diese Realität viel mehr; sie wissen von dieser Macht und wissen auch, daß man über diese Realität, über diese Macht der Sowjetunion nicht so ohne weiteres hinwegkommt, daß man mit ihr sprechen, mit ihr rechnen muß. Glauben Sie, ausgerechnet unser kleines Land kann sich eine solche Vogelstraußpolitik leisten? Nein, nicht die Sowjetunion braucht Österreich, wohl aber — das brauche ich Ihnen nicht lange zu erklären — braucht Österreich die Sowjetunion.

Soviel also über die versäumte Gelegenheit des Verkehrsministers, mit dem Sowjetelement Verhandlungen aufzunehmen, um sich dieses rollende Material rechtzeitig zu sichern. Mehr bedarf es nicht.

Gehen wir wieder zu einem anderen Kapitel unserer Bundesbahnen über. Wir sprechen immer noch vom Defizit unserer Bundesbahnen. Tragen etwa die Eisenbahner die Schuld? Dazu gestatten Sie mir, einiges zur Personalpolitik vorzubringen. Seit Mai 1945 wurden nach eigenen Angaben des Verkehrsministeriums an die 30.000 Eisenbahnbedienstete abgebaut. Das ist immerhin eine sehr erkleckliche Anzahl. Wenn man anstrebt — und im Haushalt 1949 ist diese Tendenz sichtbar —, den Personalstand der Bundesbahnen auf das Niveau von 1937 zu bringen, dann muß man weitere 25.000 Bundesbahner

2946 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

abbauen. Wie sind denn die Besoldungsverhältnisse? Der Herr Minister Übeleis hat beispielsweise in der Budgetdebatte im Finanzausschuß unter anderem erklärt, das Mindestgehalt für einen Bundesbahner betrage heute 460 S gegenüber 170 S im Jahre 1937. Darf ich an dieses Beispiel anknüpfen. Was bedeutete ein Mindestgehalt von 170 S im Jahre 1937? Wenn ich dieses Mindestgehalt auf die heutigen Kaufkraftverhältnisse des Schillings beziehen wollte, dann müßte das Mindestgehalt der Bundesbahner heute mindestens 850 S betragen! Das Mindestgehalt beträgt aber, wie wir alle wissen, keine 500 S. Sie sehen also, die Bundesbahner sind tatsächlich eine der schlechtest bezahlten Angestelltenkategorien in diesem Staat. Nicht viel anders verhält es sich ja mit allen anderen Gehaltsstufen.

Das Personal oder die Personalkosten sind also auch nicht die Ursache des Defizits. Im Gegenteil, ich habe schon im Finanzausschuß darauf hingewiesen, daß der Anteil der Kosten des Personals im Verhältnis zum Gesamtaufwand unter das Niveau von 1937 gesunken ist, obwohl wir gegenüber dem Jahre 1937 um einige zehntausend Eisenbahnbedienstete mehr haben. Wenn man auf der einen Seite diese schlechte Entlohnung und auf der anderen Seite den Opferwillen unserer Bundesbahner bedenkt, dann kann man wohl mit Fug und Recht erklären, daß gerade die Bundesbahner alles getan haben, was man überhaupt von ihnen verlangen kann. Ja, sie haben mehr getan, als man von ihnen erwarten konnte. Trotz dieser schlechten Entlohnung, trotz ihrer zerschissenen Bekleidung, trotz aller anderer Mängel gehen sie pflichtbewußt ihrer Arbeit nach. Dieser Opferwille wird von der gesamten Bevölkerung viel zu wenig gewürdigt.

Bleiben wir bei den materiellen Leistungen gegenüber dem Personal und sprechen wir beispielsweise vom Urlaub. Es ist ein offenes Geheimnis, daß in einzelnen Dienstzweigen erst jetzt die Urlaube aus dem Jahre 1947 absolviert werden konnten. Man konnte dem Personal früher den Urlaub nicht geben, weil einfach in einzelnen Zweigen unserer Bundesbahnen Personalmangel herrscht. Dienstfreie Tage stehen in den wenigsten Fällen zur Verfügung. Oder die Frage der Überstunden! Im Fahrdienst schulden die Bundesbahnen den Eisenbahnern über eine Million Überstunden. Nicht einen Groschen haben diese Eisenbahner noch erhalten, dennoch gehen sie ruhig und opferwillig ihrem Dienst nach. Man kann also beim besten Willen nicht sagen, das Personal oder der Aufwand für das Personal sei die Ursache unseres Defizits.

Was ist also die Ursache unseres Defizits? Dem wollen wir nun nachgehen. Erstens

einmal erfordert der Wagenpark umfangreiche Reparaturen. Kriegszerstörungen, Kriegseinwirkungen müssen beseitigt werden und erfordern nicht nur sehr viele Reparaturarbeiten, sondern natürlich auch sehr viele Geldmittel. Dann dürfen wir nicht vergessen, daß die Brennstoffkosten verhältnismäßig bedeutend gestiegen sind. Sie sind ja eine der wesentlichen Ausgabenposten der Bundesbahnen. Daher spielt die Frage der Elektrifizierung eine ganz besondere Rolle. Aber erst vor einigen Tagen, las ich, gab der Herr Verkehrsminister Übeleis der Öffentlichkeit bekannt, daß er mit seinem Ministerium sehr stiefmütterlich bedacht ist. Wenn er nicht mehr Zuschüsse erhält, dann wird man im Jahre 1949 die Elektrifizierungsarbeiten unter Umständen zur Gänze einstellen müssen. Und gerade die Fortsetzung der Elektrifizierung wäre eine Möglichkeit, das Defizit der Bundesbahnen in einigen Jahren bei einer der wichtigsten Ausgabenposten wesentlich zu kürzen.

Eine andere Angelegenheit, die vielleicht nicht jene Rolle spielt wie die Fortsetzung der Elektrifizierung, ist das Straßenverkehrsproblem. Die Bundesbahnen haben ja eine Reihe von Linien, aber es werden vielleicht wenige Abgeordnete wissen, daß der Herr Verkehrsminister und seine Mitarbeiter diese Linien gar nicht ausschöpfen können, weil die nötigen Omnibusse nicht vorhanden sind. Diese Omnibusse würden vielleicht ein Dutzend Millionen kosten, man gibt sie aber dem Verkehrsminister nicht, man verwehrt sie ihm, und er kann die Linien nicht befahren. Während die privaten Autokonzessionäre das glänzendste und fetteste Geschäft machen und dutzende Millionen verdienen, steigert sich das Defizit der Bundesbahnen ins Unermeßliche. Da wären neue Einnahmensquellen, hier müßte man nach dem Rechten sehen. Es genügt nicht, nur über die Bundesbahnen herzufallen und über das hohe Defizit zu klagen, wenn man andererseits wissentlich und absichtlich den Bundesbahnen Einnahmsquellen verwehrt.

Eine weitere Möglichkeit ist die Förderung des Transitverkehrs. Ja, die Erlöse aus dem Transitverkehr sind derzeit eine der wesentlichsten Einnahmsquellen der Bundesbahnen, aber um den Transitverkehr zu erhalten, um ihn auszubauen, um das große kommende Transitgeschäft mit den Nachbarstaaten aufrechtzuerhalten und zu verdichten, bedarf es eines raschen Wiederaufbaues aller unserer Bundesbahnen, aller unserer Betriebsanlagen. Stellen wir rasch die Kapazität, die Leistungsfähigkeit unserer Bundesbahnen her, dann werden wir das Transitgeschäft auch behalten können, sonst besteht die Gefahr, daß sich eine

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2947

Reihe von Nachbarstaaten einfach zu dem Entschluß durchringt, Österreich zu umfahren. Das würde bedeuten, daß ein Großteil des Transitgeschäftes den Bundesbahnen in einigen Jahren verloren geht. Das Transitgeschäft ist der größte Devisenbringer für unsere devisenarme Wirtschaft. Wir sehen, hier sind die eigentlichen Quellen unseres Bundesbahn-defizits.

Dieses Defizit kann man auch nicht beseitigen, wenn man die Bundesbahnen kommerzialisiert. Glauben Sie, wenn Sie neue Strafellas holen, werden Sie das Problem gelöst haben? Die Strafellas der ersten Republik haben sich doch nur gegen das Personal gewendet, und die Skandalgeschichten Strafella und Konsorten sind uns noch sehr lebhaft in Erinnerung. Nein, die Strafellas haben auch in der ersten Republik die Sanierung der Bundesbahnen nicht herbeigeführt, sie haben eher die Bundesbahnen korrumpiert. Das sind die Tatsachen. Es gibt natürlich eine Reihe von Leuten, die der Kommerzialisierung der Bundesbahnen das Wort sprechen. Aber wer glaubt, damit das Allheilmittel gefunden zu haben und damit die Sanierung herbeizuführen, ist auf dem Holzweg. Wir können die Dinge beleuchten, wie wir wollen, nur Sachlichkeit, Gründlichkeit und etwas mehr Energie sind imstande, dieses große, rein wirtschaftliche Problem zu lösen.

Es ist allerdings auch ein politisches Problem. Die Sanierung der Bundesbahnen hängt zum Teil, und nicht zu einem unwesentlichen Teil, davon ab, ob wir als Österreicher mit den Nachbarstaaten in gute, freundschaftliche Beziehungen treten, denn alle diese Verhältnisse spielen in bezug auf das Transitgeschäft und andere Umstände, wie Lieferungen von Materialien, Kohle usw., mit. Wir sehen, das Problem ist auch ein internationales. Nur so gesehen, wird man ein richtiges Bild über die Bundesbahnen gewinnen.

Ich glaube, daß ich mich bemüht habe, die Dinge sachlich und ruhig darzulegen. Wenn es zu verschiedenen Zwischenfällen gekommen ist, dann trage ich und tragen auch meine Parteifreunde sicherlich nicht die Schuld. Lassen Sie einmal die Russenwalze beiseite, lassen Sie die Walze gegen die Volksdemokratie beiseite! Meine verehrten Kollegen und Kolleginnen der Sozialistischen Partei! Wenn wir auch in Österreich zu einer völligen Veränderung der Wirtschaft kommen wollen, wenn wir der großen Sehnsucht der österreichischen Arbeiter nach sozialistischer Gestaltung unserer Wirtschaft Rechnung tragen wollen, und ich will Ihnen ja diesen Willen nicht absprechen, dann, meine Kollegen und Kolleginnen von der Sozialistischen Partei, werden Sie genau denselben Weg gehen müssen wie die

Arbeiterklassen in den Volksdemokratien. Es nützt eben nichts! In traurem Zusammenstehen und in traurer Koalition mit den Kollegen der Volkspartei, die nie ein Hehl daraus gemacht haben, daß sie Gegner des Sozialismus sind, werden Sie niemals die berechtigten Forderungen der österreichischen Arbeiterklasse erfüllen können. Sie als Partei mit 76 Abgeordneten hätten schon mehr, als es bisher geschah, leisten müssen auf dem Wege zum Sozialismus. Wenn es nicht geschehen ist, dann verdanken Sie das Ihrer falschen Politik. Einst wird die Stunde kommen, wo auch über Ihre Politik, möge sie auch einen noch so schönen Wahlsieg erringen, Gericht gehalten wird. Sie werden entweder den Weg der Volksdemokratien gehen müssen, wenn Sie das Programm erfüllen wollen, oder aber Sie müssen offen bekennen, daß Sie keine sozialistische Partei mehr sind. *(Heiterkeit und Zwischenrufe bei den Sozialisten.)*

Ich fasse zusammen. Dem wachsenden Defizit der Österreichischen Bundesbahnen steht eine Politik der Halbheiten und des Fortwurstelns gegenüber. Notwendig ist jedoch ein rascher Wiederaufbau aller Betriebsanlagen, die Erschließung neuer Einnahmequellen, die Fortsetzung der Elektrifizierung und nicht zuletzt die Zusammenarbeit mit dem so pflichtbewußten Personal. Eines aber, meine Herren Abgeordneten, darf man nicht übersehen: das Problem der Österreichischen Bundesbahnen ist nur ein Teilproblem der gesamtösterreichischen Wirtschaft.

Abg. Rauscher: Hohes Haus! Zum Kapitel Verkehr sind in der Budgetdebatte des Finanzausschusses eine Menge Stellungnahmen erfolgt. Es ist hier nur notwendig, daß wir an einige Dinge erinnern. Zum Beispiel sind wir über den Rundfunk der gleichen Meinung, wie sie auch im Ausschuß geäußert worden ist. Wir müssen zwei Forderungen erheben, die eine nach Zusammenfassung und die zweite nach voller Selbstbestimmung über unseren Rundfunk. Zum Autobusverkehr wäre zu sagen, daß wir mehr als bisher bestrebt sein müssen, unsere Auslandslinien zu betreiben. Bei der Schifffahrt gilt das gleiche. Auch hier werden wir für unsere Forderung weiterkämpfen, damit wir endlich einmal über unsere eigenen Verkehrsmittel verfügen können.

Bei der Post- und Telegraphenanstalt ist zu konstatieren, daß dieser Bundesbetrieb beinahe in ähnlicher Weise wie die Bundesbahnen in Schwierigkeiten geraten ist. Es ist nicht einmal möglich, alle Rechnungen zu bezahlen. Es ist hier ein Rückstand aufgelaufen, der außerordentlich bedauerlich ist. Ein unerträglicher Zustand ist es, daß wir noch immer der Postzensur ausgesetzt sind. Wir waren

2948 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

lange Zeit in den Konzentrationslagern, aber wir bekommen auch heute noch genau wie in der Zeit der Nazi Herrschaft Briefe, die ausgeschnitten sind. Das ist eine Schande für unser Land. Wir werden kämpfen müssen, damit wir diese Zustände beseitigen. Die Postverwaltung hat neue Wagen in Auftrag gegeben. Es besteht nun die Gefahr, daß bei Drosselung der verfügbaren Mittel diese Wagen nicht gekauft werden können. Es besteht die Gefahr, daß Private diese schönen, guten Wagen, die der Postverwaltung zugeordnet waren, verwenden werden. Entlassungen sind wahrscheinlich, wenn hier mit den Ausgaben geknausert wird. Es ist durchaus möglich, daß unsere Elektroindustrie Schaden erleidet, wenn die notwendigen Zahlungen nicht geleistet werden können. Ebenso sei erinnert, daß bei der Postverwaltung genau wie bei der Eisenbahnverwaltung viele Mehrleistungen vollbracht worden sind, die nicht entschädigt wurden.

Und nun zu einem unserer Sorgenkinder: den Österreichischen Bundesbahnen. Wir müssen versuchen, nüchtern und klar über diese Dinge zu sprechen. Im Jahre 1947 hatten wir einen Gesamtabgang von 512 Millionen Schilling. Es wäre ein Fehler zu glauben, daß das ein Betriebsdefizit sei. Wenn wir 217 Millionen Schilling für Kriegsschäden und Investitionen abrechnen, dann verbleiben nur mehr 295 Millionen Schilling. Hier ist also zu trennen zwischen dem, was durch den Krieg verursacht oder lange Zeit hindurch zurückgehalten wurde, und dem Zustand der Bahnen etwa im letzten Friedensjahr. Dazu ist weiter zu sagen, daß die Bundesbahnen heute die ganze Pensionslast tragen. Sie beträgt 234 Millionen Schilling. Vor dem letzten Krieg war sie nur zu 73 Prozent von den Österreichischen Bundesbahnen zu tragen, heute ist es die gesamte Pensionslast. Das spielt eine sehr wesentliche Rolle.

Nun einige Worte über das Personal. Wir haben schon im Finanzausschuß daran erinnert, daß das Personal unter den schlechtesten Arbeitsbedingungen arbeiten mußte. Es war durch die schlechte Bekleidung mannigfachen Krankheiten ausgesetzt. Eine sehr interessante Beobachtung ist, daß die Darm- und Magenkrankheiten sowie die Nieren- und Lebererkrankungen zugenommen haben. Das ist nicht nur auf die schlechte Ernährung, sondern auch auf die schlechte Bekleidung zurückzuführen. Weiter wäre zu erwähnen, daß etwa erst 50 Prozent der Pflichtträger, wie wir sagen, Uniformen besitzen, während die anderen ihre Uniformen noch nicht zur Verfügung haben. Das Personal muß heute einen größeren Anteil an der Uniform bezahlen als früher. Sehr groß ist die Zahl der Überlei-

stungen, die gar nicht entschädigt wurden. Erschwerend für das Personal ist auch der furchtbare Mangel an geeigneten Wohnungen.

Es wird sehr oft gesagt, daß die Leistungen bei den Bundesbahnen nicht so groß sind wie vielleicht in der Industrie. Das wäre ein Trugschluß. Wir können konstatieren, daß in der Industrie zwar vielfach die Produktionsziffern des letzten Friedensjahres erreicht wurden, daß sie dabei aber oft eine 50prozentig höhere Beschäftigtenziffer aufweist. Auch bei der Eisenbahn sehen wir in ähnlicher Weise die Nachwirkungen des Krieges in einer vermehrten Beschäftigtenzahl. Mit dem gleichen Problem des Personals wie wir beschäftigen sich auch die Schweiz und Deutschland. Die Schweiz hat die ganz gleichen Sorgen, obwohl dieses Land von den Kriegsfolgen gar nicht berührt worden ist. Den heutigen Personalstand mit dem des Jahres 1937 zu vergleichen, wäre an sich ein Fehler. Im Jahre 1937 waren die Bundesbahnen beinahe ein gepflegtes Unternehmen. Die Anlagen waren in Ordnung und wurden immer ausgebessert, die Verkehrsmittel waren intakt. Jetzt stehen wir wesentlich anderen Arbeitsbedingungen gegenüber.

Beim Sachaufwand muß man konstatieren, daß dieser das Doppelte des bisherigen beträgt. Das heißt, um irgendeine Leistung zu erreichen, muß der doppelte Sachaufwand geleistet werden.

Wenn die Güter- und Personentarife in der gleichen Weise erhöht worden wären wie alle übrigen Preise, dann wäre das Defizit wesentlich geringer. Hier ist ebenfalls ein Abstrich zu machen an der üblichen Kritik. Man muß aber auch bedenken, daß die Bundesbahnen eine gewisse soziale Verpflichtung haben, also Rücksichten, die in der Privatindustrie nicht gelten. Sie müssen billige Leerfrachten durchführen, sie gewähren eine verbilligte Beförderung von Arbeitern und Angestellten und verbilligte Schülerkarten. Im Budgetausschuß wurde schon konstatiert, daß manche dieser Tarife niedriger sind als im Jahre 1937. Die Bundesbahnen zeigen also ein großes Entgegenkommen gerade für jene Schichten, die unter der Teuerung am meisten leiden. Diese verbilligten Arbeiter- und Angestelltenkarten kommen aber auch wieder den Unternehmungen zugute. Jede große Erhöhung auf diesem Gebiet würde sich auch in den Löhnen auswirken. Das sind soziale Verpflichtungen, die wir nicht übersehen dürfen.

Gerade beim Zugverkehr ist es außerordentlich spürbar, daß wir durch die Kohlennot so weitgehend vom Ausland abhängig sind. Hier ist also eine Verbindung mit der Forderung nach rascherem Ausbau der Elektrifizierung zu knüpfen.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2949

Und nun zur Waggonfrage. Wir wenden uns prinzipiell durchaus nicht dagegen, daß Wagen, die nachgewiesenermaßen anderen Ländern gehören, zurückgegeben werden. Wir müssen das ohne weiteres sagen. An die Objektivität der Kommunistischen Partei glauben wir aber erst dann, wenn sie die gleiche Entrüstung aufbringen würde, wenn österreichische Waggon im Ausland zurückbehalten werden. Die Rechnung ist also durchaus nicht beglichen. Es ist eine sehr erklärliche Tatsache, — sagen wir es ruhig heraus —, daß wir darüber erobert sind, daß gerade in einem Augenblick der so großen Waggon- und Lokomotivennot diese Forderung gestellt wird. (*Abg. Honner: Bisher sind die meisten Wagen in Bi-Zonen zurückgehalten worden!*) Es ist sehr bekannt, wieviele Waggon und Lokomotiven im Ausland zurückbehalten wurden, nicht nur in der westlichen Zone. (*Abg. Fischer: Wir werden jeden Fall verfolgen!*) Das hätte schon längst geschehen müssen.

Die Verkehrsdichte betrug im Jänner ungefähr 40 Prozent und beträgt gegenwärtig etwa drei Viertel von 1937. Das Sitzplatzangebot ist schon etwas größer als 1937, das heißt, daß die Züge mehr Wagen führen. Die beförderte Personenanzahl war 1937 60 Millionen, im ersten Halbjahr von 1948 betrug sie schon 37 Millionen, wird aber noch wesentlich ansteigen, was eine prächtige Ziffer im Vergleich zu 1937 darstellt, obwohl wir uns immer hüten müssen, das Jahr 1937 in allen Dingen als Vergleichsmaßstab anzuführen. Gewiß gibt es eine berechtigte Kritik, beispielsweise daß die Bequemlichkeit auf der Bahn noch nicht so groß ist, daß die Waggon noch nicht entsprechend gereinigt sind; hier und dort werden Unzulänglichkeiten zu beobachten sein. Es soll eine gerechte Kritik einsetzen, sie wird nur fruchtbar sein.

Bei der Wagengestellung ist zu sagen, daß durch den Mangel an Wagen, der durch die Rückgabe entstanden ist, den Österreichischen Bundesbahnen ein wesentlicher Verdienst entzogen wurde, denn wenn wir weniger Wagen haben, müssen wir mehr Auslandswagen benutzen, für die wir auch mehr zu bezahlen haben. Eine sehr große Last bedeutet weiters noch immer die Arbeit für die Besatzungsmächte.

Die Tonnenkilometer beförderter Nutzlast betragen heute beinahe schon um die Hälfte mehr als 1937; das bedeutet eine wesentliche, eine sehr bedeutende Leistungssteigerung. Weiter soll daran erinnert werden, daß die Bundesbahnen ja auch ein Devisenbringer sind. Die Bundesbahnen haben im Jahre 1947 durch den Verkehr mit der Schweiz 19½ Millionen Schweizer Franken eingebracht, in den ersten

10 Monaten von 1948 9·8 Millionen Schweizer Franken. Durch den Verkehr mit der Tschechoslowakei sind im Jahre 1947 146 Millionen Kronen und 93 Millionen Kronen bis zum Oktober 1948 eingegangen, der Verkehr mit Ungarn erbrachte in den letzten zehn Monaten 1½ Millionen Schilling, 5·3 Millionen Schweizer Franken sowie 348.000 Dollar, der Verkehr mit Jugoslawien 9½ Millionen Schilling. Diese Beträge sind hundertprozentig abgeliefert worden, nicht so wie etwa bei der Ausgleichskassa, sondern wirklich hundertprozentig und zum offiziellen Kurs.

Ein paar Worte über die Elektrifizierung. Sie wird für die Zukunft außerordentlich viel bedeuten. Sie bedeutet nicht nur die Unabhängigkeit vom Ausland, sie bedeutet einen rascheren Verkehr, eine bessere Ausnützung des Maschinenparks und der Anlagen, eine vermehrte Beschäftigung unserer Fachindustrie und ein besseres und schnelleres Reisen. Das Reisen wird wieder zum Vergnügen, vielleicht auch zur Erholung werden. Es ist also notwendig, daß die Elektrifizierungsarbeiten gesichert werden. Hier haben wir sehr große Sorge, weil gerade in der letzten Zeit immer wieder berichtet wurde, daß die Finanzierung der Elektrifizierung bedroht ist. Der Herr Finanzminister hat für das erste Quartal 1949 vorläufig nur die Hälfte des vorgesehenen Betrages zur Verfügung gestellt. Wenn man bedenkt, daß alle diese Arbeiten geplant sind, daß man auf lange Sicht arbeiten muß, daß man in der Industrie und überall vorausbestellen muß, so bedeutet diese vorläufige Kürzung schon an und für sich eine Gefahr. Wir müßten Sorge tragen — und das müßte der Ministerrat tun —, daß diese Vorausbestellungen ermöglicht und gesichert werden.

Gegenwärtig sind 60 neue Lokomotiven im Bau, die noch immer billiger erzeugt werden als in der Schweiz.

Ein sehr glücklicher Gedanke wäre es, wenn das Kohlenkraftwerk in Fohnsdorf zur Verwertung von Staubkohle errichtet werden würde.

Zum Schluß wende ich mich an die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei. Im wesentlichen zeigen sie keine Liebe zur Verstaatlichung. Zu dem Programm, das wir gehabt haben, mußte man irgendwie stehen. Aber da gibt es einen Sonderfall, den wir ja auch schon im Ausschuß besprochen haben. Die Raab-Ödenburger Eisenbahngesellschaft betreibt auf österreichischem Boden zwei Linien: Ödenburg bis Ebenfurth und Pammagen — Landesgrenze bis Parndorf. Diese zwei Linien werden durchwegs mit ausländischem Personal geführt, haben einen guten Verkehr und sind aktiv. Es verursacht

2950 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

natürlich sehr große Erregung, daß diese Bahnen, die aktiv sind, den Personen- und Frachtverkehr besorgen, während bei uns vom Abbau gesprochen wird. Dieser Umstand ist wirklich ein Grund zur Erregung. Dazu kommt weiter, daß diese Linien die Einnahmen des Personen- und Frachtverkehrs für sich in Anspruch nehmen, wir aber die ertraglosen Transporte für die Besatzungsmächte leisten müssen. Das ist ein Zustand, der unerträglich ist. Wir glauben, daß wir hier eine gleiche Meinung haben können. Von Seite der Kommunistischen Partei wird kein Widerstand sein, aber die Österreichische Volkspartei mußte genau so wie wir Sozialisten sagen, daß in einem solchen Fall eine Korrektur der Verstaatlichung von Eisenbahnlinien voll am Platze wäre. Hier ist nicht nur ein Prinzip zu verwirklichen, daß nämlich auf österreichischem Boden die Bahnen auch österreichisch sein sollen, hier ist auch eine Verbesserung — wenn auch nur eine räumlich kleine — unserer Einnahmen zu gewährleisten. Wir appellieren also an Sie, daß wir in der nächsten Zeit auch über diese Dinge werden sprechen können, um zu einem Erfolg zu kommen. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Inzwischen hat wieder der Präsident den Vorsitz übernommen.)*

Abg. Geißlinger: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Zum Kapitel Verkehr einmal etwas Grundsätzliches. Unser armer Herr Verkehrsminister kommt mir oft vor wie der berühmte Unfallschirurg Professor Böhler. Nur hat er weniger Erfolge. Er hat den Patienten Verkehrsministerium vor sich auf dem Krankenbett liegen, da fehlt ein Glied und dort fehlt eines. Zum Verkehrsministerium gehört auch die Schifffahrt. Nun, da trauen sich nicht einmal die Buben in der Brigittenau in einem Waschtrog im Donaukanal zu fahren, weil er sonst sofort als Deutsches Eigentum beschlagnahmt wird. *(Heiterkeit.)* Dasselbe haben wir mit der Luftfahrt. Dieses kleine Österreich hat die Unverschämtheit gehabt und hat sich einem internationalen Luftabkommen angeschlossen. Das hat eine alliierte Macht sehr verstimmt, sie ist ganz böse geworden auf uns, und wir müssen alles daransetzen, um auch da vielleicht doch zu einem Resultat zu kommen. Dann gehört noch die Ravag dazu. Da erinnere ich mich, wie eben nichts auf der Welt ohne Parallele bleibt. In der Nazizeit haben wir, wenn wir nach Hause gekommen sind und Radio hörten, abdrehen wollen, weil uns da immer gesagt worden ist, wie gut es uns geht, und wir haben uns nicht zu dieser Überzeugung durchringen können. Heute sitze ich mit Tränen in den Augen beim Radio und höre beim Klang der Balaleika, wie sie in den Kolchosen singen und tanzen und wie sie sich über

das Stachanow-System freuen. Da drehe ich wieder ab, weil es uns ja nicht so gut geht. *(Abg. Fischer: Sie können ja den Sender Rot-Weiß-Rot aufdrehen!)* Herr Kollege Fischer, einmal haben wir die Freude gehabt und haben schwarz hören können, heute hat das keinen Reiz mehr! *(Heiterkeit.)*

Sehen Sie, jetzt bleibt nichts mehr übrig als die Post und Eisenbahn. Da sitzen als Vertreter dieser beiden großen Ressorts der Generaldirektor der Post und daneben der Generaldirektor der Eisenbahn. Dem Herrn Generaldirektor der Post kann nichts geschehen, „stolz in der Brust, siegesbewußt“ gibt er eine neue Markenserie heraus: wir werden schon wieder ein Stück weiterkommen! Der Herr Generaldirektor der Eisenbahn möchte so gerne Wohltätigkeitsfahrkarten herausgeben, zum Beispiel mit den Bildern großer Staatsmänner. *(Heiterkeit.)* Die Leute sollen ihn in Gottes Namen klagen, daß er die Karten ausgeben muß. Er hat aber leider nicht das Glück, die Post hat die unbedingte Priorität.

Aber gerade mit dem ärmsten Kind des Herrn Verkehrsministers befaßt sich die Welt und befassen sich alle, ohne dieser Eisenbahn auch nur irgendwie gerecht zu werden. Ich möchte da noch eine Feststellung vorausschicken, und zwar gilt sie dem Herrn Abg. Elser. Ein geflügeltes Wort variierend, möchte ich da sagen: „Es tut mir tief in der Seele weh, wenn ich Dich in dieser Rolle seh'!“ *(Abgeordneter Honner: Wie schön sich das reimt!)* Aber, Herr Kollege Honner, um diese Frage ernstlich zu behandeln *(Abg. Honner: Bis jetzt haben Sie nur Theater gespielt!)*, will ich feststellen, daß wir 1937 1834 erstklassige normalspurige Lokomotiven gehabt haben. Im Jahre 1948 — das sind amtliche Ziffern — sind 1986 übriggeblieben; 81 sind über sowjetischen Auftrag an Jugoslawien abgegeben worden — das dürfte heute wahrscheinlich nicht mehr passieren, weil die Freundschaft nicht mehr so groß ist *(Heiterkeit)* —, 586 sind wegen Kriegsschäden abgestellt worden, so daß wir derzeit 1319 Lokomotiven haben, also ein Riesenmanko. Im Jahre 1937 haben wir 6000 Personenwagen gehabt, im Jahre 1948 4840, davon 500 Beutewagen, 813 Post- und Gepäckswagen abgezogen, bleiben 3527. Man hat den Verkehr nur dadurch aufrecht erhalten können, daß man die Garnituren gekürzt und 138 Waggons aus den anderen Zonen herübergezogen hat.

Bei den Güterwagen haben wir dasselbe Bild: Im Jahre 1937 34.580 Güterwagen, im Jahre 1948 44.467, davon 4438 Beutewagen abgerechnet, bleiben 40.029. Davon sind 6128 Kesselwagen, 9103 Wagen als kriegs-

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2951

beschädigt abgestellt, bleiben im Betrieb 24.798. Dabei müssen wir in Betracht ziehen, daß heute die Kohle aus Polen und die Importgüter aus Triest mit unserem eigenen Wagenpark abgeholt werden müssen, daß die Waggonumlaufzeiten bedeutend länger geworden sind und daß wir seinerzeit in Österreich alle diese Fahrbetriebsmittel, die ich angeführt habe, in erstklassiger und bester Ausführung gehabt haben.

Wenn wir im Jahre 1945 dieses ungeheure Manko gehabt haben, so war es nicht so, wie der Herr Kollege Elser geschildert hat, als ob aus aller Herren Länder bei uns in Österreich alles zusammengeströmt wäre und wir vor Überfluß nicht gewußt hätten, was wir anfangen sollen. Tatsache ist, daß wir statt der schönsten und besten Fahrbetriebsmittel einen Plunder bekommen haben, mit dem wir allerdings in die Haut hinein zufrieden waren, weil arme Leute eben mit Wasser kochen. Und heute nimmt uns eine Macht auch das noch weg. Ich würde noch nichts sagen, wenn ich wüßte, daß diese Macht die Waggon und die Lokomotiven gut brauchen könnte. Denken Sie doch daran, wie viele Garnituren über die Grenze Österreichs hinunter nach dem Osten abgerollt sind, die wir niemals wiedergesehen haben. Denken Sie doch an die Statistiken, die als einer der besten Kenner Ministerialrat Katscher gekannt hat! (*Abg. Zechtl.: Er ist dafür auch nach dem Osten abgerollt! — Abg. Brachmann: Und nicht wieder zurückgekehrt!*) Er wurde verschleppt. Warum denn? Weil man das Bild verschleiern wollte, weil man die Wahrheit nicht dulden und nicht ertragen kann. Heute stehen vielleicht diese Waggon und Lokomotiven irgendwo in Ungarn, werden dort wahrscheinlich notdürftig repariert, und man wird sich dann bemühen, sie irgendwo zu verkaufen. (*Abg. Zechtl.: Gegen Dollars!*) Aber Luxemburg hat bereits die kalte Schulter gezeigt. Es werden wahrscheinlich andere Staaten das gleiche tun.

Wir Österreicher werden dann eben diese Waggon verschmerzen, als, sagen wir, unseren Beitrag zum Wiederaufbau der Volksdemokratien hinter dem Eisernen Vorhang. Wir sind befreit worden! (*Zwischenruf bei den Sozialisten: Von den Waggon sind wir befreit worden!* — *Abg. Honner: Sie würden sonst heute nicht da sitzen! Daß Ihr da sitzt, verdankt Ihr den Russen!* — *Abg. Widmayer: Aber Sie wären noch lange nicht da! Sie haben schöne Reden gehalten im Ausland!* — *Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ. — Lebhaftige Gegenrufe des Abg. Honner. — Abg. Widmayer: Da hätten Sie sein müssen während der Nazizeit, aber nicht im Auslande Propagandareden halten!* — *Abg. Fischer: Und freudig mit Ja stimmen!*

— *Große Unruhe. — Anhaltende Rufe und Gegenrufe der SPÖ und KPÖ.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe (*Abg. Honner: Es tut Euch nur leid, daß die Nazi nicht gesiegt haben!* — *Abg. Widmayer: Einer von Euch hätte während der Nazizeit hier mittun sollen!* — *Abg. Stika: Feig bis in die Knochen!* — *Abg. Honner: Heute noch verbinden Euch viele Sympathien mit den Nazi!* — *Ironische Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Präsident (*wiederholt das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte zu bedenken, daß wir in keiner Wählerversammlung sind! Bitte um Ruhe!

Abg. Geißlinger (*fortsetzend*): Herr Abg. Honner, jetzt ist kein Grund mehr zur Aufregung. Wir haben die Wagen verschmerzt. Aber eines noch — es gehört zwar nicht hieher, aber auch der Herr Kollege Elser hat zum Kapitel Verkehr einen großen außenpolitischen Vortrag gehalten —: ich würde vorschlagen, streichen Sie doch das Wort „Österreich“ aus Ihrem Firmenschild, dann werden wir uns gleich im klaren sein und wissen, wie wir uns zu verhalten haben!

Nun möchte ich eine erfreuliche Tatsache feststellen. Der „Österreichische Volkswirt“, eine Zeitung, die ganz zweifellos ein Organ der Wirtschaft ist, hat sich mit den Österreichischen Bundesbahnen in ihrer Nummer vom 5. Oktober befaßt, und ich muß mich ehrlich freuen, daß von dieser Seite eine so gerechte Würdigung der Österreichischen Bundesbahnen erfolgt ist. Der Verfasser dieses Artikels wirft die entscheidende Frage auf, ob die Österreichischen Bundesbahnen daran schuld sind, daß ihr Defizit so groß ist, und er geht auch den Ursachen des Defizits nach. Da müssen wir nun eine Feststellung dieser Wirtschaftszeitung ganz klar und deutlich herausstreichen: auf dem Gebiet der Personalwirtschaft liegt die Ursache des Defizits nicht. Obwohl der Personalstand der Eisenbahnen heute bedeutend höher als im Jahre 1937 ist, weist der „Volkswirt“ nach, daß die Personalausgaben gegenüber dem Jahre 1937 sogar sehr stark gesunken sind. Der „Volkswirt“ anerkennt weiter auch die großen Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen und stellt fest, daß der Güterverkehr weit über dem Vorkriegsniveau ist. Er stellt weiter fest, daß dies im wesentlichen auf den Ausfall des Donauverkehrs und auf den Umstand zurückzuführen ist, daß wir jetzt die großen Transporte von Triest haben. Alle diese Ursachen sind klar und deutlich aufgezeigt.

Am schwersten treffen uns natürlich die ungeheuren Ausgaben, die wir für Brennstoffe zu tragen haben. Nun beschäftigt sich der „Volkswirt“ auch mit den Maßnahmen, die dazu führen sollen, daß man bei den Österreichischen Bundesbahnen wieder zu einem ausgeglichenen Budget kommen kann. Ich möchte diese Frage nur sehr kurz beantworten, obwohl ich doch etwas näher darauf eingehen sollte: Je früher und je energischer der Wiederaufbau der Österreichischen Bundesbahnen forciert und durchgeführt wird, desto eher werden wir auf diesem Gebiete ein gesundes, ausgeglichenes Budget haben. Das ist eine eindeutige, klare und zuverlässige Antwort.

Ich möchte aber in budgetärer Hinsicht noch einiges hervorheben, das mir wirklich sehr am Herzen liegt. Ich habe bereits in Zeitungsartikeln und auch im Radio dazu Stellung genommen und erklärt, daß es doch notwendig sein wird, die Betriebs- und Bau-rechnungen ganz eindeutig im Budget der Österreichischen Bundesbahnen voneinander zu trennen und dafür die Ausgaben für Wiederaufbau, Elektrifizierung und Investitionen nicht in der normalen Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen aufscheinen zu lassen. Wenn man früher von einem Gebarungsausgang oder -überschuß gesprochen hat, dann hat man selbstverständlich eine klare Rechnung vorgelegt: so viele Einnahmen, so viele Ausgaben, und je nachdem, ob nun das eine oder das andere überwogen hat, hatte man von einem Gewinn oder einem Verlust gesprochen. Jetzt aber haben wir im Jahre 1947 allein an Investitionen 220 Millionen Schilling im Budget. Das Jahr 1948 ist noch nicht abgeschlossen. Ich meine, daß wir die Ziffern, die im Budget für den Aufbau ausgeworfen sind, kaum halten, sondern wahrscheinlich noch überschreiten werden.

Der Herr Kollege Rauscher hat eine ganze Reihe von Problemen aufgeworfen und auch davon gesprochen, daß im Jahre 1937 der Staat einen Teil der von den Österreichischen Bundesbahnen sicher nicht verschuldeten Pensionslast getragen hat. Der Staat hat damals 49·8 Millionen Schilling beigetragen. Das hat natürlich eine ungeheure Rolle gespielt. Ich möchte mich heute nicht zu stark verbreitern, weil über das Kapitel Bundesbahnen ohnehin schon viel gesprochen wurde und noch manches gesagt werden wird. Ich möchte nur feststellen, daß die ungeheuren Schwierigkeiten im Budget der Bundesbahnen auch darauf zurückzuführen sind, daß die Transportkosten für die Alliierten oft kaum gedeckt werden oder tief unter den Selbstkosten liegen. Ich möchte dabei auch feststellen, daß wir die Post weit unter den

Selbstkosten befördern. Wir freuen uns, daß wir damit der anderen Fraktion dienen können, aber wir kommen dabei kaum auf unsere Gesteungskosten.

Es ist heute schon davon gesprochen worden, daß, wenn wir nicht das Lohn- und Preisabkommen ganz schrecklich erschüttern wollen, die Anpassung der Tarife eine Unmöglichkeit ist, und zwar sowohl auf dem Gebiete der Personentarife als auch — und ich möchte das wiederholen — bei den Arbeiter- und Schülerfahrkarten, die wohl eine eminente soziale Bedeutung haben und tief unter dem Regiesatz stehen, der den Eisenbahnern als ein ganz bescheidener Ausgleich für ihre geringen Bezüge heute noch zusteht. Ähnlich sieht es auch im Güterverkehr aus. Wir können nicht einen Schritt nach vorwärts machen, um die Lage zu verbessern. Sehen wir uns einmal an, wie stark die Regien gestiegen sind. Beim Personal sind die Kosten gegenüber dem Jahre 1937 um 227 Prozent gestiegen, bei den Pensionen um 53 Prozent, beim Lokomotivenbrennstoff sogar um 576 Prozent, bei der Sozialversicherung, den Mieten, Steuern usw. um 172 Prozent. Das sind alles Zahlen, die zu denken geben. Da gibt es jetzt nur zwei Wege: daß man die Tarife so erhöht, daß die Österreichischen Bundesbahnen ihr Budget ausgleichen können, oder man ist sich darüber im klaren und sagt sich, daß die Österreichischen Bundesbahnen eben das Ihre zum Wiederaufbau Österreichs beitragen. Dann darf man allerdings den Österreichischen Bundesbahnen aus diesem Opfer keinen Vorwurf machen.

Im Zusammenhang damit möchte ich eindeutig verlangen, daß man den Österreichischen Bundesbahnen, was das Budget betrifft, eine gewisse Freizügigkeit und Beweglichkeit einräumt. Ist es nicht beinahe lächerlich, daß die Österreichischen Bundesbahnen bei Remunerationen usw. grundsätzlich nur bis zu 500 S Verfügungsberechtigten sind? Das ist das Doppelte dessen, was im Jahre 1937 gegolten hat. Wenn die Österreichischen Bundesbahnen einen Werkvertrag schließen wollen, dann dürfen Sie nicht glauben, daß sie sich mit ihren Partnern zusammensetzen und ihn vereinbaren können. Nein, dazu müssen erst das Bundeskanzleramt und das Bundesministerium für Finanzen ihre Zustimmung erteilen. Und wie sieht die Sache in der Praxis aus? Ich habe mir den Bundesvoranschlag für 1949 angesehen und will Ihnen ein Beispiel anführen. Wir haben einen Personalstand von 79.978 Angestellten veranschlagt. Heute stehen wir schon zwischen 82.000 und 83.000 Mann. Wir treten also schon mit einer viel größeren Zahl, als wir veranschlagt haben, in das neue Jahr.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2953

Damit komme ich auf die Personalpolitik zu sprechen. Ich weiß, mein Freund Voithofer wird auf mich wieder schrecklich böse sein. Aber ich muß ihm ein klassisch gewordenes Wort sagen: „Ich darf nicht mehr schweigen!“ (*Heiterkeit. — Zwischenrufe.*) Hohes Haus! Ich weiß, daß ich da mit dem Herrn Verkehrsminister nicht auf einer Linie stehe. Es ist immerhin eineinhalb Jahre her, daß ich die Forderung erhoben habe, es müßte doch bei den Österreichischen Bundesbahnen die Tendenz dahin gehen und man müßte den maßgebenden Stellen plausibel machen, daß der Abbau nicht so linear vorzunehmen ist, wie etwa bei einer ganzen Reihe von anderen staatlichen Stellen. Dort wird eben eine Kartei auf den Boden hinaufgeworfen, und ein Stück Verwaltungsreform ist damit automatisch erledigt. Die Kartei war vielleicht so wie so für die Katz. Aber über die Österreichischen Bundesbahnen habe ich ganz authentische Ziffern in die Hand bekommen. Seinerzeit ist gesagt worden, man würde voraussichtlich noch im Jahre 1948 auf einen Personalstand von 69.000 Mann herunterkommen. Ich bin absolut überzeugt, daß sowohl der Herr Minister als auch die zuständigen Stellen alles daransetzen, um das, was im Staatsinteresse liegt, zu tun. Wenn wir aber trotz alledem nicht heruntergekommen sind, sondern noch über die Zahl hinausgegangen sind, dann ist das ein glänzender Beweis dafür, was ich vor eineinhalb Jahren behauptet habe, daß es unmöglich ist, mit dem Stand an Personal den Wiederaufbau in wirklich erfolgreicher Art durchzuführen.

Ich möchte aber nebenbei noch einige ganz interessante Beispiele aufzeigen. Eine Anfrage an den Herrn Minister: Bei der Überfuhrbrücke über die Nordbahn in Leopoldau hat die Wiener Brückenbau A. G. eine Bauwache. Vom 28. Juni bis 25. Juli, also für einen Zeitraum von vier Wochen, hat diese Bauwache bekommen: 472 Bewachungstunden, die Stunde zu 2·18 S macht 1028·96 S; 72 Wegstunden — so lange ich denken kann, hat ein Eisenbahner nie eine Wegstunde bekommen, aber die Gebühr mußte bezahlt werden, sie beträgt 156·96 S; plus 181 Prozent Gemeinkosten laut Grundsätze für Abrechnungen für Arbeiten an zerstörten Stahlbauten, ist 2146·52 S; plus 7 Prozent Gewinn, macht 233·27 S; plus Nebengebühren — und jetzt kommt das Originelle, bei den Bauwächtern berechnen sie nämlich bei den 472 Stunden eine Montagezulage à 44 Groschen — ergibt 207·68 S; plus — ich kann Sie trösten, es ist das letzte Plus, dann kommt nichts mehr — plus 9·4 Prozent Zuschlag, beträgt 19·52 S; so daß diese Bauwache in vier Wochen den gigantischen Betrag von 3792·91 S ausbezahlt bekommen hat, ein

Betrag, von dem man nicht weiß, wie er zu rechtfertigen ist. Wenn der einfache, schlichte Mann diesen Betrag bekommen hätte, würde ich mich ja schrecklich freuen, hier aber hat die Firma ein ganz grandioses Geschäft gemacht. Das aber ist mir ein Beweis dafür, daß ich recht hatte, so stark darauf zu dringen, daß alle Arbeiten bei der Eisenbahn konzentriert werden. Ich freue mich, wenn in Zeiten wirtschaftlicher Konsolidierung die Österreichischen Bundesbahnen einer der stärksten wirtschaftlich befruchtenden Faktoren sind, aber in einer Zeit der Not, des schwierigen Wiederaufbaues muß man bei den Österreichischen Bundesbahnen so viel an Arbeit konzentrieren, als nur überhaupt möglich ist.

Es gibt auch andere Dinge. Da haben wir zum Beispiel die Reinigung der Heimkehrerzüge, die durch die Streckenleitung Wiener Neustadt an eine Privatfirma vergeben wurde. Ich hörte, daß das 60.000 S gekostet und daß man dazu Maurer und Zimmerleute aufgenommen hat, denen man Professionistenlöhne zahlen mußte. Die Desinfektionsanlagen der Bahn sind noch nicht ausgenützt, weil die Entseuchungswagen noch nicht in der Anzahl von 1937 vorhanden sind.

Das sind nur zwei bescheidene Beispiele, aber wenn ich diese Frage immer wieder klar und deutlich herausstelle, so muß ich dazu heute noch eine Feststellung machen. Wir mußten über Geheiß einer alliierten Macht Lokomotiven und Waggons in großer Zahl abliefern. Sofort hat sich das Personal der Österreichischen Bundesbahnen bereit erklärt, von anderen Dienstzweigen in die Werkstätten zu gehen, sofort haben sich die Werkstättenleiter bereit erklärt, Überstunden zu machen. Und so ist dieses Personal in der Sekunde zusammengestanden, um bis Weihnachten 1948 mindestens einen solchen Verkehr zu sichern, daß das österreichische Volk nicht wieder unter der namenlosen Not des Vorjahres leiden muß. (*Beifall.*) Hohes Haus! Diese große Opferfreudigkeit und Einsatzbereitschaft des Personals kann nicht genug dankend hervorgehoben werden. Ich nehme diese Gelegenheit hier wahr, um dies vor dem Hohen Haus und der ganzen Öffentlichkeit zu tun. Ich möchte aber auch dringendst für die Eisenbahner um Verständnis bitten. Der österreichische Eisenbahner ist nicht nur arbeitsfreudig, nein, er gibt sein Letztes her, wenn es darum geht, seinen Betrieb zu erhalten. (*Erneuter Beifall.*)

Es gibt aber bei den Österreichischen Bundesbahnen noch manche Dinge, über die man reden muß. Im Jänner 1948 zum Beispiel wurde der Neubau der Schrankenanlage Pragerstraße an der Nordwestbahn fertiggestellt. Die ganze Geschichte hat 50.000 S gekostet.

2954 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Als diese Anlage fertig dastand, ist festgestellt worden, daß sie nicht den straßenpolizeilichen Vorschriften entsprach, und die Magistratsabteilung 46 hat den Umbau oder die Entfernung dieser Schrankenanlage verlangt. Eine katastrophale Sache, bei der man sich fragen muß: wo liegt da die Schuld? Beim Brückengrundament zur Perschlingbrücke bei Atzenbrugg ist eine bedeutende Überhöhung festgestellt worden. Als die Geschichte beinahe fertig war, mußte man alles wieder abmeißeln. Eine ganz eigenartige Sache!

Dann gibt es bei den Österreichischen Bundesbahnen manchen Nebenbetrieb, so zum Beispiel im Salzburger Land eine Tapeziererwerkstätte. Ich würde mich schrecklich dafür interessieren, wer tapeziert, für wen dort tapeziert wird, ob auch privat tapeziert wird, ob die Tapeziererei bezahlt wird und ob keine Schuldner für diese Tapeziererarbeiten da sind. Sehen Sie, der eine große Tapezierer ist gegangen, ist aus der Weltgeschichte verschwunden, und ein kleiner taucht wieder auf, dessen Werkstätte dringendst einer Durchleuchtung bedarf und einem näheren Augenschein unterzogen werden müßte. *(Heiterkeit.)*

Eine andere Sache, die uns Eisenbahnern weh tut. In Maria-Rain steht ein Sanitätszug. Die Engländer haben diesen Sanitätszug — dieses Vorbild möchte ich auch anderen alliierten Mächten wärmstens empfehlen — den Österreichern geschenkt. Und nun kommt die große und unerhörte Frage, die Kompetenzfrage taucht auf. Das Inventar ist 30.000 S wert. Wem gehört dieses Inventar? Dem Verkehrsministerium oder dem Sozialministerium? Und während sich die beiden gestritten haben, hat sich nach einem schönen alten Wiener Volkssängerlied das abgespielt, daß „unter der Liebe Wogen hat man ihr das Taschl zog'n. Die wahre Liebe ist das nicht“. *(Heiterkeit.)* Während die zwei gerauft haben, ist der Sanitätszug ausgeräumt und ausgestohlen worden. Jetzt ist der Zug also beraubt und in einem ganz schrecklichen Zustand. Aber dafür hat der Kompetenzkonflikt sein Ende gefunden. Das alles kann der kleine Eisenbahner mit seiner Begeisterung und Hingabe nicht meistern, da ist es doch notwendig, daß ganz stark und ganz energisch durchgegriffen wird.

Eine sehr brennende Frage hat der Herr Abg. Rauscher angeschnitten, der von der Elektrifizierung sprach. Wir haben für die Elektrifizierung im Voranschlag 262 Millionen Schilling präliminiert gehabt. Dieses Präliminare ist auf 200 Millionen Schilling heruntergesetzt worden, davon sind aber 160 Millionen schon verbaut, so daß eigentlich nur 40 Millionen Schilling übrig bleiben. Nun reicht das gerade, um die Vorarbeiten von Linz nach

Amstetten durchzuführen, zehn neue Elektrolokomotiven zu bestellen und den Ausbau des Weißsees zu forcieren. An einen Weiterausbau der Westbahn, der Gesäusestrecke und der Kärntner Strecken ist nicht zu denken, ebenso nicht an einen beschleunigten Ausbau der Kraftwerke oder an eine Ergänzung des unzureichenden Lokomotivparks. Bei der Elektrifizierung wird es sich doch nicht umgehen lassen, daß man einen Mehrjahresplan festlegt. Und da bitte ich ganz besonders um das Verständnis des Herrn Finanzministers.

Es hat mir da jemand ein Elaborat in die Hand gedrückt, und ich muß sagen, ich kann ihm nicht so unrecht geben, obwohl der Weg heute nicht gangbar ist. Er weist darin darauf hin, daß die ersten Elektrifizierungsarbeiten auf Grund eines Elektrifizierungsgesetzes aus dem Jahre 1920 gemacht wurden. Damals wurde die Arlbergbahn und die Salzkammergutbahn elektrifiziert, das Kraftwerk Spullersee errichtet und der Umbau des Ruetzkraftwerkes durchgeführt. Im Jahre 1933 wurde die Tauernbahn elektrifiziert, die Umstellung der Strecke Salzburg—Attnang auf elektrischen Betrieb vorgenommen sowie der Neubau des Kraftwerkes Schneiderau in Angriff genommen. Und da meint nun der Verfasser dieses Elaborats, man möge Anleihen aufnehmen. Es ist natürlich jetzt nicht der Zeitpunkt, eine Anleihe aufzunehmen. Ich möchte aber doch darauf aufmerksam machen, daß die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen zur langfristigen und elastischen Sicherstellung ihrer Bauerfordernisse ein besonderes Elektrifizierungsgesetz benötigt. Ich bitte daher die zuständigen Stellen, dafür zu sorgen, wenn die Möglichkeit einer Anleihe gegeben ist, von dieser sofort Gebrauch zu machen. Ganz abgesehen davon, daß durch die Elektrifizierung eine unerhörte Kohlenersparnis eintritt, wird eine Umstellung der heimischen Energievorräte möglich sein, eine Verbesserung der Bahnanlagen und des Fahrparks sowie eine Beschäftigung der Fachindustrie, von der ich mir bei der Debatte über die Energiewirtschaft meine Gedanken gemacht habe. Wir sehen heute überall die Erzeugung von Bügeleisen und Elektrokochern, während man auf der anderen Seite Maschinen der verschiedensten Art produziert und bei der Erschließung der Energie- und Kraftquellen nicht nachkommt. Auch bei den Österreichischen Bundesbahnen wird es notwendig sein, eine erhöhte Energiezufuhr durchzusetzen und Schritt für Schritt gleichzeitig das Bauprogramm durchzuführen.

Ich komme zum Ende. Das große Werk der Verwaltungsreform ist für die Österreichischen Bundesbahnen eine ganz einfache

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2955

Sache. Im März 1938 haben die Nationalsozialisten einen Betrieb zerschlagen, der bis ins kleinste ausgetüftelt und ausreguliert war und der einer Verwaltungsreform wahrlich nicht bedurfte. Zur großen Frage des Abbaues aber möchte ich ein ganz ernstes Wort sprechen und eine Forderung an den Herrn Verkehrsminister richten. Es wird zweifellos die Notwendigkeit bestehen, auch bei den Österreichischen Bundesbahnen abzubauen. Aber dann nicht die Arbeitsbienen, nicht diejenigen, die ohnehin fleißig arbeiten, mit der ganzen Hingabe und Liebe ihrer Person, sondern dann gehe man und schaue sich alle die Leute an, die sich im März 1945 auf Plätze gesetzt haben, für die sie aber schon gar keine Qualifikation mitbringen, die sie nie ausfüllen können, wo sie nie und nimmer voll und ganz ihren Mann stellen werden, wo sie überhaupt nur existieren können, wenn neben ihnen ein oder zwei andere stehen, die sie stützen und die Arbeit machen. Wenn einer seinen Platz nicht rückhaltlos ausfüllt, ob er nun links oder rechts steht, dann muß er entfernt werden! Dann werden wir auf einmal auch in die Personalstände der Österreichischen Bundesbahnen Ordnung bekommen. Man soll gerecht sein.

Über konkrete Personalangelegenheiten will ich heute nicht reden. Der Herr Minister hat ganz konkrete Fälle schriftlich in der Hand. Es handelt sich da um einen Werkstättenarbeiter aus Floridsdorf, Dorn-Keimel, der sich eine schwere Invalidität im Dienst zugezogen hat und den man fortgeschickt hat — ich habe es schwarz auf weiß in der Hand —, weil er angeblich „nicht Mitglied der Gewerkschaft ist“ und weil er angeblich „dem Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen die Zahlung einer freiwilligen Spende verweigert“ hätte. Das eine ist nicht richtig. Er wollte wohl der Gewerkschaft beitreten, aber man hat ihn nicht angenommen. Auch das zweite ist nicht richtig, weil er damals, als dieser Kinderhilfsbeitrag abgezogen wurde, nach einem Arbeitsunfall schwer krank im Spital gelegen ist und ja gar nicht nein sagen konnte. Es gibt noch eine Reihe anderer Fälle. Ich weise den Herrn Minister auf den Fall Walter Blecha hin, dem man mit Gewalt den rechten Posten vorenthält, während man einem anderen, der als Bildungsreferent der Gewerkschaft fungiert, einen Posten in der Verwendungsgruppe 8 einfach nachgeworfen hat.

Das sind Dinge, die wir ausmerzen müssen, aber da müßten wir mit ganzer Kraft alle zusammenhelfen und zusammenarbeiten. Wenn wir in diesem Sinne alle das Unsere dazu beitragen, dann werden wir es hoffentlich recht bald erleben, daß weder der Herr Minister

noch der Herr Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen bei der Verabschiedung des Budgets das Gefühl haben müssen: wenn nur endlich diese Debatte schon vorbei wäre! (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

Abg. Brunner: Hohes Haus! Der Herr Referent hat uns in klaren, nüchternen Zahlen den Abgang der Bundesbahnen geschildert. Er hat insgesamt einen Betrag von 769,281.600 S genannt, davon 159,334.600 S als ordentlichen und 609,947.000 S als außerordentlichen Abgang. Es ist uns absolut nichts Neues, wenn wir hinauskommen, daß man überall hört, der Abgang der Bundesbahnen beträgt 2 Millionen Schilling täglich. Nun, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, dieser Anschauung müssen wir entgegenreten. Wir müssen die Bevölkerung aufklären, daß die außerordentlichen Ausgaben von den ordentlichen Ausgaben zu unterscheiden sind.

Wir Männer der Wirtschaft sehen in dem Abgang der außerordentlichen Ausgaben kein besonders großes Malheur, wohl aber betrachten wir die Ziffern des ordentlichen Haushaltes sehr kritisch. Wir müssen den Leuten draußen sagen, daß die Abgänge für den außerordentlichen Haushalt Anlagekapital sind; dafür werden unsere Bahnen elektrifiziert, dafür werden Bauten wieder errichtet, zusammengebombte Einrichtungen, Häuser und dergleichen neu entstehen. Kurz und gut, es ist kein Kapital, wofür nichts hereinkommt. In diesem Sinne ist es Pflicht jedes Abgeordneten, dem Volke draußen Aufklärung zu geben. Wir können nicht ununterbrochen die abfälligen Urteile ruhig anhören, sondern wir müssen gerechterweise sagen, wie es wirklich ist.

Anders ist es bei den Abgängen von rund 159 Millionen Schilling. Es wurde schon verschiedentlich gesagt, es sollten Ersparungen beim Personal gemacht werden. Auf der anderen Seite können wir immer wieder hören, daß Überstunden bezahlt werden. Ich finde mich da nicht zurecht. Wenn wir zu viel Personal haben, dann kann ich es nicht verstehen, daß Überstunden gemacht werden müssen. Es mag wohl so sein beim Fahrpersonal und überhaupt bei dem Personal, das wegen seiner Fachkenntnisse nicht gut ersetzt werden kann. Aber es müßte Sache der Organisation sein, eben das Personal so umzuschulen und dort einzustellen, wo man es braucht. Dann würde auch der Abbau nicht so besonders viel Sorgen bereiten.

Ich weiß auch, daß für die Elektrifizierung oft Mangel an Geld vorhanden ist. Auf diesem Gebiete können wir aber nicht kleinlich sein. Wir müssen unter allen Umständen die Elektrifizierung fördern, wo immer wir hiezu Gelegenheit haben, denn wenn unsere Bahnen

2956 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

einmal von unseren Wasserkraften betrieben werden, dann ersparen wir uns Millionen und Millionen an Devisen, die verausgabt werden müssen, damit wir die Kohlenlieferungen bekommen, bei deren Bestellung wir noch bitten müssen. Jetzt wird es ja schön langsam wieder normalisiert, aber es gab eine Zeit, wo man Kohle um Geld allein nicht bekommen hat.

Unser größter Staatsbetrieb sind die Bundesbahnen. Sie sind natürlich auch dem Blickfeld der Öffentlichkeit ganz besonders ausgesetzt und werden entsprechend kritisiert. Man spricht davon, das Defizit könnte durch Tarifierhöhungen ausgeglichen werden. Das ist ein sehr bequemes Mittel, Hohes Haus! Wir dürfen aber jetzt keine Teuerungen, sei es nun bei der Post oder bei der Bahn, zulassen. Wir müssen es uns auch überlegen, Steuern, die die Bevölkerung neuerlich belasten, zuzustimmen. Der Staat darf nicht immer wieder als Verteuerer aufscheinen. Man darf sich dann nicht wundern, wenn Handel und Industrie die Preise erhöhen müssen. Ich warne daher vor jeder Hinaufsetzung von Tarifen, sei es nun bei der Bahn oder bei der Post.

Der Herr Abg. Elser hat von Subventionen gesprochen, die Subventionen sollen eingestellt werden. Mir sind Subventionen bei der Bahn für Großfrächter nicht bekannt. Ich weiß wohl, daß es vor 1938 Subventionen und Refaktien gegeben hat. Auch das ist ein ungesunder Zustand. Ein Unternehmen, das in der ordentlichen Gebarung passiv ist, hat keine Subventionen und keine Refaktien zu geben. Wenn sie nicht gegeben werden, ist es umso besser, aber es ist leicht möglich, daß man sich wieder mit dem Gedanken trägt, Abnehmer und Kunden mit einigen hundert Waggons im Jahre Refaktien zu gewähren.

Wir haben noch eine Menge Mittel, wo man sparen könnte. Sie haben gehört, daß beide Betriebe Omnibusse haben; es gibt also Fahrgelegenheiten auf der Straße bei der Bahn wie bei der Post. Ich frage mich: sind nicht die Bahn und die Post Betriebe des Staates? Ich habe schon vor zwei Jahren darauf hingewiesen, ob es denn keine Möglichkeit gäbe, diese zwei Betriebe zusammenzulegen. Zunächst einmal den Autobusbetrieb. Das müßte doch möglich sein. Dann braucht man nur einen Garagenmeister in dieser oder jener Haltestelle und nur eine Reparaturwerkstätte, und der ganze Verwaltungsapparat würde sich auf einen Nenner bringen lassen. Auch Privatbetriebe würden dasselbe Defizit haben, und die natürlichen Folgen wären Zusammenbrüche, wenn zum Beispiel ein Autounternehmer, der 20 Linien hat, 10 dieser Linien seiner Frau übergibt, für die sie einen eigenen Verwaltungsapparat benötigen würde, und

sich 10 selbst behält, damit die Eigenheit des Namens gewahrt bleibt. Ich glaube, da ließe sich viel ersparen. Ich bitte daher den Herrn Bundesminister, diesem Problem ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Es wurde auch davon gesprochen, daß Privatautobusunternehmen große Profite haben, während bei der Bahn und Post solche angeblich nicht sind. Dabei wurde auf eine Verstaatlichung, auf eine Aufsaugung dieser Betriebe hingezielt. Ich warne Sie vor solchen Experimenten! Dann würden Sie das Monopol wirklich ganz machen, und der Staatsbetrieb hätte keinen Konkurrenten, der den Kunden vielleicht besser behandelt, ihm günstigere Preise erstellt und auch sonst so verfährt, wie man es in geschäftlichen Dingen im Umgang mit Kunden gewohnt ist.

Personalabbau ist ein Schlagwort, das man allenthalben hört. Auch da müssen wir gerecht sein und sagen: wie wir wissen, hat die Produktion in unserem Vaterlande wohl wieder den Friedensstand erreicht, aber bei Mehrbeschäftigung von so und so viel Menschen. Auch bei der Bahn kann es nicht anders sein. Wenn wir dazu 5000 oder 6000 Waggons und so und so viel Lokomotiven verloren haben, so schafft das nicht weniger, sondern im Gegenteil noch mehr Arbeit. Ich habe vor einigen Tagen Gelegenheit gehabt, dies bei einem Zug, der von Gmünd abgeht und auf den ich warten mußte, zu beobachten. In der dritten Station hatte er bereits eine Stunde Verspätung. Die Leute haben gemurrt und geschimpft. Ich habe ihnen gesagt, daß wir nicht wissen, warum dem so ist. Als der Zug kam, haben wir erfahren, daß so und so viele Maschinen weggekommen sind. Die eine Maschine, die in Gmünd zur Verfügung stand, mußte erst ausgerüstet werden, um ihren Dienst wieder machen zu können. Das war also die Ursache der Verspätung. Man muß nur überall die Gründe wissen. Das Personal hat durch diesen verminderten Park an Waggons und Lokomotiven mehr Arbeit als sonst bei normalem Betrieb.

Wenn ich diese Dinge aufgezählt habe, so ist es auch notwendig, auf einige Übelstände hinzuweisen, die die Bundesbahnen abzustellen wohl in der Lage wären. Ich möchte den Herrn Bundesminister bitten, sich dieser Dinge anzunehmen. Es sind objektive Darstellungen, die der Klärung bedürfen. Da ist einmal das wirtschaftliche Vorgehen der Bahnverwaltung bei Feststellung von Beförderungsschäden und bei Erstattungsanträgen geschädigter Verfrächter. Das sind Dinge, die äußerst unannehmlich sind. Es werden Sendungen beraubt, und wenn der Geschädigte Ansprüche anmeldet, kommen verschiedene Ausreden, die den Ge-

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2957

schädigten niemals oder nur sehr selten, und wenn, dann verspätet zu seinem Recht kommen lassen. Wenn er in der Lage ist, ein Fachbüro zu beanspruchen, dann bekommt er gewöhnlich Recht, in den anderen Fällen werden diese Dinge mit verschiedenen Antworten abgetan. Die Aufnahme von Tatschriften wird zum Beispiel vielfach verweigert oder unterlassen. Die Bahn versucht alle sie belastenden Umstände zu verschweigen, deutlich erkennbare Schadensursachen nicht festzuhalten oder solche anzugeben, die in keinem Zusammenhang mit dem Schadensfall stehen. Unterwegs festgestellte Unregelmäßigkeiten werden dem Empfänger nicht zur Kenntnis gebracht, so daß es häufig vorkommt, daß dieser die Sendung als anscheinend in Ordnung befindlich anstandslos übernimmt. Bezeichnend ist eine Dienst-anweisung im Amtsblatt der Direktion Villach vom 7. Oktober 1948, mit welcher die Bahnhöfe angewiesen werden, Vermutungen über die Schadensursachen und allenfalls festgestellte Verstöße gegen innerdienstliche Vorschriften nicht in der Tatschrift sondern in einem besonderen Bericht anzuführen und der Direktion vorzulegen. Der Versuch der Bahnverwaltung, Reklamationen mit unsachlichen oder unrichtigen Einwendungen abzuweisen, hat weiter zur Folge, daß sie für die Zeit des langandauernden Schriftwechsels 6 Prozent Zinsen zu zahlen hat, was angesichts der hohen Schadensbeträge einen weiteren Verlust von tausenden Schillingen bedeutet.

Ich hätte hier eine ganze Reihe von Fällen mit Waggonnummer und dergleichen, wo Beraubungen von Bahngütern vorgekommen sind. Diese Dinge erfahren eine langwierige Behandlung, bei der meist versucht wird, die Geschädigten abzuwimmeln. Wenn man dann mit einem Fachbüro kommt, was natürlich wieder ganz beträchtliche Kosten verursacht, wird der Reklamation stattgegeben.

Das Lohn- und Preisabkommen, das geschlossen wurde, bestimmt, daß keine Preissteigerungen erfolgen dürfen, damit wir endlich einmal die Preise stabil halten können. Die Bahn trägt aber dieser Tatsache und der allgemeinen Einstellung, die in der Geschäftswelt Platz gegriffen hat, keineswegs Rechnung, wenn sie selbst Preissteigerungen vornimmt. So wurden mit Wirkung vom 1. Jänner 1947 bei den Österreichischen Bundesbahnen die Schleppbahngebühren um durchschnittlich 400 Prozent erhöht. Bei Zutreffen sogenannter „Bedienungserschwernisse“ steigt das Erhöhungsausmaß auf 600 bis 700 Prozent. Ich habe schon erwähnt, daß wir uns mit Preissteigerungen bei Tarifen und dergleichen in keiner Weise befassen dürfen.

Von weiteren Ersparnissen, die sonst noch gemacht werden können, will ich nicht die

Begünstigungen bei Bahnfahrten für Eisenbahner und Schüler erwähnen, obwohl die Ermäßigungen bis zu 90 Prozent gehen, bei Schülerkarten manchmal bis zu 98 Prozent. Wir wissen, daß diese Einrichtung bereits Jahre besteht und jedenfalls als notwendig betrachtet wurde. Andererseits stehen wir auf dem Standpunkt, daß die Freikarten oder die in Mengen ausgegebenen Regiekarten nicht für den Geschäftsverkehr, also für die Besorgung von Geschäften, gelten, sondern lediglich auf gewisse Reisen beschränkt sein sollen, die man dem Eisenbahnbeamten jedes Jahr als Äquivalent und Ersatz für seinen nicht zu hohen Gehalt zubilligt.

Ich hätte jetzt kurz alles gesagt, was wir von der Volkspartei über die Eisenbahn zu sagen haben. Abschließend möchte ich den Herrn Bundesminister bitten, daß er bei der Verwaltung der Bundesbahnen mehr kommerziellen Geist walten lassen möge. Ich bin überzeugt, es wird nur zum Nutzen unseres größten Unternehmens sein, das wir in Österreich haben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Abg. Voithofer: Hohes Haus! Die Abgeordneten der Sozialistischen Partei haben anläßlich der Budgetdebatte im Finanzausschuß Gelegenheit genommen, sich mit dem Schicksal der bei den Österreichischen Bundesbahnen und den Verkehrsunternehmungen tätigen Bediensteten zu beschäftigen. Zunächst ist es der Mensch, der vor dem Material, vor allen anderen ökonomischen Verpflichtungen betreut und gesichert werden muß. Wir haben bereits im Vorjahr auf die verschiedenen Entwicklungsphasen der Eisenbahnerschaft, der Ruheständler, der Unfallrentner und ihrer Angehörigen eingehend hingewiesen. In der Budgetdebatte haben die Abgeordneten nach ihren persönlichen und zum Teil sehr reichen Erfahrungen zu diesen Aufgabengebieten Stellung genommen und der Regierung und dem zuständigen Ministerium ihre berechtigten Wünsche übermittelt. Sie waren wahrhaftig die Dolmetscher all der Bedrängnis, der nicht nur das Volk im allgemeinen, sondern insbesondere die Beschäftigten bei den Verkehrsunternehmungen in den letzten Jahren und auch heute noch ausgesetzt sind.

Abgesehen von den materiellen und finanziellen Nöten, sind es noch immer in hundertfältiger Auflage die täglichen Erlebnisse unserer Eisenbahner, die mit der Exekutive in der Ausführung ihrer Obliegenheiten zu verspüren haben, daß wir von einer vierfachen Belastung täglich bedrückt werden. Das ist hart und schwer. Schon die Abgeordneten, die vorher gesprochen haben, haben das erwähnt. Es legt Zeugnis dafür ab, daß die Beamten und

2958 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Bediensteten unserer Bundesbahnen nicht nur in den Kerkern, sondern daß sie immer von den Schatten der Besatzungsmächte in der Ausübung ihres Dienstes begleitet sind. Das ist manchmal über alle anderen Entbehrungen und dienstlichen Verpflichtungen hinweg für die Bediensteten sehr schwer zu ertragen. Diese Last ist uns absolut nicht gleichgültig. Wir wissen, daß unsere Regierung derzeit nicht in der Lage ist, sie zu beseitigen. Sie hat alles zu tun versucht, um uns von dieser Belastung als Eisenbahner, als Beamte, als Angestellte, als arbeitende Menschen überhaupt zu befreien; es ist ihr bisher nicht gelungen. Ich glaube daher, namens dieser Eisenbahner hier sagen zu dürfen: Herr Bundesminister, diese Last ist auf die Dauer unerträglich! Seien Sie so freundlich und ergreifen Sie die Gelegenheit, den Besatzungsmächten zu sagen, sie sollen etwas mehr Demokratie üben und weniger davon reden!

Nun zu den übrigen Aufgaben. Der Herr Abg. Geißlinger war so freundlich und hat uns auf unsere Fehler aufmerksam gemacht. Aber man bringt das Gefühl nicht los, daß Sie, sehr geehrter Herr Kollege, immer noch etwas von den Schatten Ihrer Vorgänger gefangen genommen sind und daß Sie es zu stark betauern, daß Ihnen die Eisenbahner bei der letzten Personalvertretungswahl Ihr „Zurücksiegen“ auf 6 Prozent ermöglicht haben. (*Abg. Geißlinger: Es kommen Gott sei Dank bald andere, die nicht den Herrn Minister immer in die Agitation hineinziehen!*) Das werden wir sehen. (*Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Es ist daher unserem Ermessen nach nicht immer das Richtige, wenn man eine unsachliche Note bei der Betrachtung absolut ernster Fragen anwendet. Einige Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei haben es auch anlässlich der Budgetdebatte vorgezogen, solche unsachliche Argumente, die an Abneigung gegenüber einem großen Berufsstand grenzen, an den Tag zu legen. Wir glauben, das ist nicht jene Art, die es uns in Zukunft ermöglichen soll, im Gedränge dieses Schicksals zusammenzufinden. Wir haben Ihnen damals gesagt: wenn Sie den Weg des Kampfes wünschen, Sie können ihn haben! Aber ob es von Vorteil ist, bleibt der Zukunft überlassen.

Wir unterstreichen vollauf die dargelegte Würdigung unserer Eisenbahnen und ihrer hohen Aufgaben. Ich selbst war jahrelang mit anderen Eisenbahnern, die nach 1934 nicht mehr im Betrieb sein durften, weil es die Unduldsamkeit der Vaterländischen Front nicht mehr gestattet hat, in der Land- und Forstwirtschaft und habe mich jahrelang mit anderen geschunden und gerackert. Wir wissen daher die Strapazen der Landwirtschaft in

gebührendem Ausmaß zu würdigen und zu schätzen. Aber dafür dürfen wir wohl als Arbeiter und Angestellte, als Eisenbahner verlangen, daß auch Sie als die wirtschaftlich Stärkeren sich in die Lage dieser Menschen versetzen.

Der Herr Abg. Geißlinger hat in einer etwas komischen Art von der Tapeziererei in Bischofshofen gesprochen. Eine kurze Richtiggstellung in diesem Zusammenhang: Als wir 1945 als menschliche Ruinen aus den Konzentrationslagern zurückkamen, sind wir sofort in den nächsten Tagen in die Betriebe gegangen, noch in den Stunden, als es rauchte und die Menschenleiber begraben wurden. Die Eisenbahner haben wahrhaftig die Todes-symphonie, die letzten Züge des verwesenden Nationalsozialismus bis zur Neige kennenlernen müssen. So auch in Bischofshofen. Alles war zerschlagen; Kinder und Frauen haben sich noch gekrümmt unter den Schmerzen; Häuser brannten; alles war zerstört. Da sind wir zur Selbsthilfe geschritten. Keiner der Verantwortlichen von der Verwaltung war weit und breit zu sehen. Es waren vor allem abgerüstete Eisenbahner, die vor dem totalen Nichts gestanden sind. Damals haben wir als die Opfer des versunkenen Systems zu diesen Einrichtungen gegriffen und haben die Behörden, die Landesregierung und die Besatzungsmacht um ihre Unterstützung angegangen, diese unschuldigen Menschen zu schützen. Das sind die wahren Stätten sozialer Betreuung. Gewiß, ich bin überzeugt, daß die Einrichtungen auf die Dauer nicht bestehen können, aber soweit ich mich erinnere, hat niemand von Gewerbe und Industrie oder von der Privatwirtschaft diesen Abbrändlern, denen alles Hab und Gut bis zum Letzten vernichtet worden ist, etwas gegeben. Wir mußten uns selbst helfen, Herr Kollege Geißlinger. Wir haben dort nicht nur für Schlafgelegenheiten und für Räume der Zugbegleiter und des Zugförderungs-personals gesorgt, sondern überhaupt für alle Bediensteten diese Hilfseinrichtungen geschaffen, die sie so dringend benötigten. So war es auch in St. Pölten, in Amstetten, in Linz, in Attnang-Puchheim und überall dort, wo die Geißel der Kriegsfurie so grausam gewütet hat. Soll das nun ein Vorwurf sein, wenn man Menschen hilft? Wir hatten nie danach gefragt: wer warst du? Wir haben immer nur gefragt: ist bei dir die Not am größten? Und dort, wo die Auskünfte der Vertrauensmänner und Behörden entsprechend waren, ist ausnahmslos geholfen worden. Wir haben uns gegenseitig die Hände gereicht und nicht weiter nach dem Menschen gefragt, der hier zusammengekrümmt und völlig zerschlagen in sein Schicksal hineingedrängt war.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2959

Zu einer anderen Sache. Beim Kapitel Inneres ist von einem Abgeordneten, es war der Abg. Maurer, gesagt worden, 30.000 Eisenbahner seien noch zu viel. Der Herr Abg. Elser glaubte, annehmen zu müssen, es werde in der nächsten Zeit noch ein Abbau von zirka 25.000 Bediensteten vorgenommen werden. Solche Reden sind für die in Arbeit stehenden Eisenbahner die Geißel, die wir ja so sehr aus der Zeit der abgetretenen Kompagnien der Herren Vaugoin, Schöpfer und Konsorten kennen, die auch immer mit der drohenden Fackel der Arbeitslosigkeit und der moralischen Peinigung alle sozialen Maßnahmen, die früher aufgerichtet und ausgestaltet wurden, nach und nach vernichteten.

Die Eisenbahner, sowohl die Personalvertretung und die Bediensteten wie die Verwaltung, haben sich genug gesunden Hausverstand bewahrt, daß man sich der Erkenntnis der harten Dinge nicht verschließen dürfe. Sie hören hier selbst, wie oft die Personalvertreter, die ja in ihrer großen Mehrheit meiner Partei angehören, angegriffen werden, weil sie absolut zu den realen Dingen und zur Wirklichkeit stehen. Wie sieht das nun in der Praxis aus? Da wird aus Kreisen der Wirtschaft, der Landwirtschaft oder aber von Persönlichkeiten, die dem Stand der Eisenbahner überhaupt abgeneigt sind, die Behauptung aufgestellt, die Bundesbahnen seien ein überdimensionaler Körper, der irgendwie Krankheitserscheinungen zeige usw. Aber die realen Maßnahmen, die erfolgt sind, sehen ganz anders aus. Ich bin absolut bereit, den Beweis dafür anzutreten, daß es auch Abgeordnete von der Volkspartei waren, Landtagsabgeordnete, Bürgermeister, Funktionäre, die zu uns gekommen sind und uns ersuchten, ihren Mann vor den Maßnahmen der Verwaltung in Schutz zu nehmen und ihn ja nicht irgendwie dem Abbau zuzuführen. Versetzen Sie sich nun in die Lage der verantwortlichen Persönlichkeiten! Sicher sind solche Maßnahmen hart, das ist ohneweiters zugegeben, aber warum dann fortwährend die Pauschalverdächtigungen? Tatsache ist: nach den letzten Mitteilungen der Generaldirektion hatten wir im August 1946 einen Bedienstetenstand von 110.000, am heutigen Tage einen solchen von 82.000. Ist das nicht eine absolute Senkung des Personalstandes?

Die Sorgen und die Bedrückungen der Vertrauensmänner der Eisenbahnergewerkschaft sind außerordentlich groß. Wir verkennen bestimmt nicht, daß hier noch manches zu tun ist. Zugegeben, daß die Abgeordneten selbst oft nicht mehr die Dinge sachlich und richtig vorgetragen haben, aber umgekehrt muß doch auch die Erkenntnis vorhanden

sein, die sie ihrer eigenen Berufsgruppe gegenüber zum Ausdruck bringen, daß der Arbeiter und Angestellte bei den Bundesbahnen nicht nur gearbeitet, sondern daß er gehungert und gedarbt hat und daß er abends oft nicht wußte, wo er seine Familie findet, und oft selbst keine Ruhestätte gehabt hat. Das war ein sehr hartes Los, ein härteres als das eines Landarbeiters oder eines Angehörigen des bauerlichen Standes. Daher glauben wir schon sagen zu dürfen, Sie sollten sich in die Situation dieser Bediensteten und in deren Atmosphäre manchmal etwas mehr hineinleben.

Ein Vergleich: 1924, also sechs Jahre nach Beendigung des ersten Weltkrieges, war immerhin noch ein Personalstand von 94.957 vorhanden. Wenn nun derzeit noch 82.000 oder 83.000 Bedienstete aufscheinen, so kann wohl objektiv gesagt werden, daß gewiß alles getan wurde, was im Rahmen des menschlichen Möglichen liegt.

Vielleicht dürfen wir bei dieser Gelegenheit auf etwas aufmerksam machen, es soll, Herr Bundesminister, ein Appell an die Generaldirektion und die verantwortlichen führenden Beamten sein. Es ist festgestellt worden, daß die Dienstanweisung 22.000, wonach in erster Linie Leute, die überaltert sind oder die verschiedene andere Gebrechen haben oder demnächst in den vollen Ruhegenuß kommen, ausgeschieden werden sollen, überhaupt nicht angewendet worden ist. Was wir und was vor allem die Eisenbahner des unteren und mittleren Dienstes nicht verstehen und begreifen können, ist, warum man gerade bei den höheren Gruppen bisher so wenig von dieser Dienstanweisung Gebrauch gemacht hat und warum ausgerechnet die Oberbauarbeiter und die übrigen Beschäftigten, die das Gros bilden, ausgeschieden werden sollen. Ich glaube, es wäre absolut vertretbar, wenn wir von den verantwortlichen Leuten der ÖBB-Verwaltung verlangen würden, es soll, wenn schon die Pensionierung unvermeidlich ist, auch nach oben hin keine Schonung geben. Wenn Opfer gebracht werden müssen, dann müssen sie nach den Grundsätzen ökonomischer Weiterentwicklung gebracht werden, dann darf auch vor den höheren Rängen nicht haltgemacht werden. Wir glauben, daß das sicher ein berechtigter Anspruch des Personals ist.

Die Senkung des Personalstandes seit 1946 bis zu dem heutigen Tage ist nicht einzig und allein, sondern nur zu einem bescheidenen Teil auf Kosten der pensionsberechtigten Aktiven vorgenommen worden, also derjenigen Menschen, die Ansprüche auf Ruhegenüsse stellen können. Das Bezeichnendste dabei ist, daß die Pensionslast im Verhältnis zu der Ziffer der Pensionisten gesunken ist. In

Ziffern drückt sich das folgendermaßen aus: 1935 hatten wir einen Stand an Bundesbahnpensionisten aller Art — bekanntlich haben wir derzeit zehn Arten von Pensionisten, die zum Teil noch aus den Zeiten der Monarchie stammen — von 81.391; am 31. Oktober 1948 hatten wir dagegen einen Stand von 81.372. (*Abg. Rupp: Auch das ist noch genug!*) Sicher. Aber verglichen mit der damaligen Zeit, ist es absolut klar, daß nicht einzig und allein eine Umbuchung vorgenommen wurde, sondern eine durchaus nach den gegebenen Möglichkeiten erfolgte Anpassung, um dieses Resultat zu zeitigen. Es gab wahrhaftig große Schwierigkeiten zu überwinden, sowohl auf Seite der Verwaltung als auch beim Personal. Das soll nicht verkannt werden, das wollen wir absolut würdigen. Denn, wollen wir zu den Ergebnissen kommen, die die gemeinsamen Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß, aber auch hier im Hause ergeben haben, dann muß auf beiden Seiten die erforderliche Einsicht vorhanden sein. Darum ringen wir. Wir als Eisenbahner, die wir ewig im Arbeiter- und Angestelltenverhältnis stehen, wollen den anderen kein Unrecht zufügen. Es geht aber darum, uns selbst vor Unrecht zu schützen, und deshalb fordern wir, daß all diese Maßnahmen vom Gesichtspunkt des Menschen aus und nicht nur nach materiellen Werten kapitalistischer Wirtschaftsauffassung beurteilt und durchgeführt werden.

Abschließend sei die Leistung jener Bediensteten anerkennend hervorgehoben, die gegenwärtig über den Rahmen des achtstündigen Tagespensums hinaus Hunderte von Überstunden geleistet haben, wofür sie keine Entschädigung bekommen. Wenn Sie nun selbst der Überzeugung sind — und Ihre Sprecher haben es ja zum Ausdruck gebracht —, daß das Einkommen derzeit absolut unzureichend ist und die Empfänger von Pensionen und Renten nicht in der Lage sind, sich das Allernötigste zu beschaffen, dann muß es den Arbeitern und Angestellten als eine hohe Aktivpost ihrer Einsicht und ihres Pflichtbewußtseins angerechnet werden, daß auch sie alles dazu beitragen, damit wir aus diesen Klemmen, in denen wir uns gegenwärtig befinden, herauskommen. Bei dieser Gelegenheit hätten wir auch das aufrichtige Bedürfnis, an Ihre Offenheit und Ehrlichkeit zu appellieren, daß Sie, wie schon einmal zum Ausdruck gebracht, mehr als bisher manchem Ihrer Wirtschaftsführer nahelegen, daß nicht die Bediensteten die Schuldigen an diesen Abgängen sind, sondern die heute sicher noch nicht entsprechenden Zustände unseres Verkehrsnetzes.

Das Budget des vergangenen Jahres hat im außerordentlichen Aufwand eine Summe

von 390 Millionen Schilling vorgesehen; in diesem Jahr sind es über 600 Millionen Schilling. Diese Summe kommt nicht den Eisenbahnern und nicht den Ruheständlern zugute, sondern der Wirtschaft im allgemeinen. Wir haben im reichlichen Maße Gelegenheit gehabt, all die Verworrenheiten der heutigen Verhältnisse kennenzulernen und zu sehen, wie ungemein kompliziert der ganze Apparat der Wiederherstellung eines verkehrsfähigen Netzes ist. Wir sehen aber auch, daß es bei allem Fleiß der eigenen Bediensteten nicht möglich ist, alle diese Arbeiten durchzuführen. Einigen aus Ihrem Kreise aber beliebt es, uns Bediensteten die Schuld beizumessen, daß derartige Abgänge zu verzeichnen waren. Das Schicksal der Bauern und der Wirtschaft ist absolut mit dem der Arbeiter und Angestellten verbunden. Daher glauben wir, daß auch dort die notwendige Erkenntnis aufzubringen wäre.

Wir haben uns immer auf den Boden der harten Tatsachen gestellt, und aus diesen Erfahrungen heraus halten wir uns zu der Erklärung berechtigt, daß man auch die Sorge um die Menschen, die nicht mehr die Möglichkeit haben, sei es geistig oder physisch zu arbeiten, also unsere Ruheständler, Pensionisten und Rentner, nicht vergessen darf. Obwohl die Lage derzeit ernst ist, so dürfen diese Maßnahmen nicht so weit zurückgestellt werden, daß diese Menschen inzwischen der Verzweiflung hingeopfert werden. Auch Ihre Sprecher haben die Frage auf die Tagesordnung gestellt, und wir glauben, daß uns diese gemeinsame Verbundenheit unseres Schicksals trotz aller Differenzen doch den geeigneten Weg finden lassen wird.

Wir können uns nicht auf die einzelnen Theorien einlassen; Arbeiter sind Feinde von Theorien. Es mag sein, daß sie der Wissenschaftler braucht, aber der einfache Mensch draußen, der in sein hartes Schicksal hineinversetzt ist, fragt immer danach, wie die Dinge wirklich sind. Wir müssen anerkennen, daß Tausende von einfachen Menschen nicht nur in der Land- und Forstwirtschaft, sondern auch in den Betrieben und Verkehrsunternehmen absolut gute Gedanken haben und im Verein mit den Menschen, die auf geistigem Gebiet arbeiten, mit den Ingenieuren, mit den bescheidenen Mitteln, die uns jetzt zur Verfügung stehen, ersprießliche Leistungen hervorbringen können. Nirgends kommt unsere Verarmung und die Ausplünderung durch andere so stark zum Ausdruck wie im Bereich der Verkehrsunternehmen, denn dort ist es weit, weit schwieriger als auf anderen Gebieten, die ganze Apparatur und die ganzen Werke zweckentsprechend wieder einzurichten, weil

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2961

es an allem mangelt. Die Arbeitserfordernisse haben sich daher verdoppelt und verdreifacht. Das Gefahrenmoment hat sich gegenüber einem friedensmäßigen Verkehr vervielfacht, und alle die geheimnisvollen Einrichtungen, die die Sicherheit eines geordneten Verkehrs verbürgen, sind nicht mehr ausschlaggebend.

Daher glauben wir verlangen zu dürfen, daß all das, was in der Notzeit derzeit gefordert werden muß, auch von der anderen Seite eingesehen wird. Wir werden einen Weg gehen, der durch die Sachlichkeit bestimmt ist, wie dies auch Kollege Geißlinger und wie es auch der Abg. Elser zum Ausdruck gebracht haben. Er darf den Eisenbahnern nicht versagt bleiben, denn sie waren in ersten Stunden immer bereit, alles andere zurückzustellen und um den eigenen Bestand des Unternehmens zu ringen.

Ein eklatantes Beispiel dafür. Als vor wenigen Wochen eine Besatzungsmacht die von Ihnen bereits besprochenen Verhältnisse ausgelöst hat, da waren es unsere Werkstättenarbeiter, die Lokomotivführer, kurz und gut die Männer des fahrenden, des arbeitenden, des verantwortlichen Personals, die erschüttert vor den Ereignissen gestanden sind und erklärt haben: und jetzt werden wir noch die letzte Arbeitskraft aus unserem ohnehin überbeanspruchten Körper herausholen! Das ist ein Ehrenmal für die österreichische Bevölkerung, aber vor allem ein Ehrenmal für die österreichischen Eisenbahner und deren Angehörigen.

Seien Sie daher bereit, gehen Sie mit uns den Weg des Verstehens, der gemeinsamen Betrachtung dieser ersten Probleme, mag uns die Auffassung manchenmal auch irgendwie trennen, denn die Arbeiter und die Angestellten werden danach fragen, was im Parlament, was in den Ausschüssen über ihr Schicksal gesprochen, wie es geformt, gestaltet und endlich entschieden wurde. (*Beifall bei den Sozialisten.*)

Abg. Dr. Gschnitzer: Hohes Haus! Ich will Ihnen etwas von den Erfahrungen eines unbekannten Fahrgastes zum Besten geben, denn die Eisenbahn ist ja auch für den Fahrgast da. Es ist nur ein Ausschnitt, ich gebe es ohneweiters zu, denn ebenso könnte man von den Erfahrungen des unbekannten Telefonbenützers, Radiohörers oder Briefempfängers sprechen. Es ist übrigens kein Österreicher, der diese Erfahrungen gesammelt hat, sondern ein Schweizer Freund von mir, und Sie mögen daher verzeihen, wenn er manches sagt, was einem Österreicher als Hochverrat an seinen österreichischen Bahnen ausgelegt werden könnte.

Dieser Schweizer fuhr im Herbst mit dem Expresß aus der Schweiz nach Wien und von dort wieder zurück. Er hat sich bei mir über die lange Fahrzeit beklagt: 16½ Stunden von Feldkirch nach Wien und 17 Stunden 10 Minuten zurück. Er hat mir vorgerechnet, daß das einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 43 Stundenkilometern gleichkomme. (*Ruf bei der ÖVP: Bei einem Expresßzug!*) Ich muß zugeben, ich war etwas betroffen und habe die Zonengrenzen als Ursache eingewendet. Darauf hat er mir erwidert und mir vorgehalten, daß es die langen Aufenthalte in den Stationen seien. Der Zug ist schon in Feldkirch 6 Minuten, in Bludenz 8, in Landeck 5 Minuten gestanden; in Innsbruck blieb er über eine halbe Stunde, bis Salzburg hielt er auch einige Male, in Salzburg selber stand er eine halbe Stunde und in Linz fast eine ganze Stunde. Er meinte, das sei kein Expresß, und in der Schweiz wäre es ganz anders. Dort durchfähre der Zug die Strecke Basel—Buchs, rund 210 km, in 3 Stunden, das ergibt einen Durchschnitt von 70 km in der Stunde. Auf dieser Strecke halte der Zug nur zweimal, nämlich in Sargans, wo er gestürzt werden muß, 15 Minuten und in Zürich 4 Minuten, und auch nur in Zürich—Enge, in den Hauptbahnhof selbst fährt er überhaupt nicht ein. Dann hat er aber hinzugefügt, in der Schweiz gäbe es noch ganz andere Züge, wie zum Beispiel die Leichtmetalltriebwagenzüge, die mit 80 km das Land durchheilen.

Das war seine erste Erfahrung. Dann hielt er sich in Tirol auf und gebrauchte noch andere Züge. So benützte er zum Beispiel den Tages-schnellzug Innsbruck—Salzburg mit einer Fahrdauer von 5½ Stunden und hat sich darüber besonders beklagt, daß dieser „Schnellzug“ auf einer Strecke von 57 km so oft halte, so in Kitzbühel, in St. Johann, in Fieberbrunn, in Hochfilzen, in Saalfelden und in Zell am See. Er hat dazu gesagt, daß das ja ein Zug sei, der sich bemüht, überhaupt keine Station auszulassen; für einen solchen Zug sei die Bezeichnung D-Zug unzulässig, das sei ein Stehzug und kein D-Zug. Er sagte auch, daß der Expresßzug seinen Namen nicht verdiene, und er wisse nicht, wo er ihn herhabe. Ich habe ihm darauf geantwortet, wir Österreicher seien eben eine musikalische Nation und es könne vielleicht von „andante espressivo“ herkommen. Das hat ihm aber nicht imponiert.

Er meinte, man müßte überhaupt den D-Zugszuschlag abschaffen, wie es in der Schweiz der Fall sei. Ich gab ihm prinzipiell recht, aber ich sagte ihm: Sie kennen unsere Personenzüge eben nicht, dann würden Sie

2962 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

den D-Zugszuschlag als sehr berechtigt ansehen. Das hätte ich nicht sagen sollen. Er bemühte sich jetzt um die Personenzüge und fand heraus, daß ein solcher Personenzug für die Strecke Innsbruck—Salzburg insgesamt $7\frac{1}{2}$ bis 8 Stunden benötige; vom Waggonmaterial ganz zu schweigen. Er rechnete mir vor, daß das eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 bis 30 km sei.

Und dann erst die Kleinbahnen! Er fuhr ins Zillertal hinein: eine ebene Strecke von 16 bis 20 km und eine ebensolche Durchschnittsgeschwindigkeit. Eine Bahn, deren letzter Zug zur Sommerzeit um 17.45 Uhr Mayrhofen verläßt, also bei hellstem Tage, anstatt bei später Abendzeit herauszufahren, um den Fremden- und Touristenverkehr richtig zu fördern. Nicht anders ist es auf der Strecke Bregenz—Bezau: auch dort eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km. Der letzte Zug verläßt werktags Bezau um 17.10 Uhr. Nicht anders auf der Strecke Bludenz—Schrüns, wo die Durchschnittsgeschwindigkeit auch nur 12 bis 15 km erreicht. Der Schweizer meinte, daß sich hier wohl die Geschwindigkeiten seit der Erfindung der Eisenbahn überhaupt nicht geändert hätten. Ich habe darauf eingewendet, das käme davon, daß alle diese Bahnen eingleisig seien. Aber da kam ich falsch an. Er erwiderte mir darauf, die eingleisige Kleinbahn von Chur nach St. Moritz, eine Strecke von 90 km, führe D-Züge und lege diese Strecke in 2 bis $2\frac{1}{2}$ Stunden zurück, also so schnell wie der Arlbergexpress. Und das bei ganz anderer Zugdichte, fügte er hinzu.

Nun, dieser Schweizer hat mir auch eigene Gedanken aufsteigen lassen, ich kann es nicht verhehlen. Ich mußte einmal von Innsbruck nach Bad Hall in Oberösterreich fahren. Es war eine Tagreise! Und warum war es eine Tagreise? Weil alle Anschlußzüge es ängstlich vermieden, so zu fahren, daß man sie erreichen konnte, so daß man, wenn man in Selzthal ankam, feststellen mußte, daß eine halbe Stunde früher der Anschlußzug zum Paß Pyhrn abgegangen war; dasselbe passierte, wenn man über Selzthal weiterfahren wollte, um von Steyr aus etwa Zugang nach Bad Hall zu finden. Oder ein anderes Beispiel: Die Salzkammergut-Lokalbahn in einem unserer wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete ist geradezu eine unmögliche Einrichtung. Sie verkehrt ausgerechnet so, daß man, wenn man um 12 Uhr von Ischl wegfährt, um 15.05 Uhr in Salzburg ankommt, während der Schnellzug nach Innsbruck um 15 Uhr Salzburg verlassen hat.

Wenn man zum Beispiel vom Unterinntal ins Oberinntal gelangen will, etwa von Schwaz nach Telfs, was keine ungewöhnliche und seltene

Sache ist, wird man auf die Personenzüge wohl oder übel angewiesen sein. Man braucht dann für diese kurze Strecke von 55 km bis zu 3 Stunden Fahrzeit, von den Personenzugsgarnituren ganz zu schweigen.

Es ist schön und gut, wenn wir neue Schnellzugswagen herstellen, wenn wir neue Schnelltriebwagen in Verkehr setzen; aber es bleibt doch dabei, daß der Personenzug das Rückgrat des Verkehrs ist. Er ist der Zug, den die Bevölkerung der Hauptsache nach benützt, und die Solidität einer Bahn muß zuletzt nach dem Stand der Personenzüge gemessen werden. (*Ruf bei den Sozialisten: Sie vergessen, daß wir einen Krieg hinter uns haben!*) Gewiß haben wir einen Krieg hinter uns, und ich habe das auch diesem Freund gesagt. Aber immerhin glaube ich, daß man für die Personenzüge bereits mehr hätte tun können und als sozialer Staat unbedingt mehr tun müßte. Vor allem müßte man die Geschwindigkeit der Personenzüge einigermaßen zu heben imstande sein.

Dazu kommt noch die Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen. Die Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen läßt manches vermissen, was wir früher als Vorzüge empfunden haben. Wo sind die Familienkarten geblieben, die es größeren Familien ermöglichten, an Sonn- und Feiertagen Ausflüge zu machen? Wir werden wieder auf die Fahrgäste schauen müssen. Die Bahn wird dadurch nichts verlieren, sie wird vielmehr gewinnen, weil ihr sonst dieser Ausflug ganz verloren geht. Und wo sind die ehemals den österreichischen Staatsbeamten zugewilligten halben Karten geblieben? Sonst kehren wir mit Vorliebe zum Zustand vor 1938 zurück; hier ist der Verlust, den wir Staatsbeamten unter dem Deutschen Reich erlitten haben, geblieben.

Was die Tarifpolitik anlangt, hatte ich gerade mit dem Schweizer Freund ein zwar unangenehmes, aber heiteres Erlebnis. Wir fuhren von Innsbruck nach Hopfgarten. Es war der erste Tag nach der Einführung des Winterfahrplans. Der D-Zug hielt in Hopfgarten nicht mehr. In Innsbruck hatte man uns das nicht gesagt. Er hielt nicht mehr. Wir mußten nach Kitzbühel weiterfahren und wollten nachlösen. Der Schnellzugszuschlag geht über viel mehr Kilometer, — ich glaube, er gilt für 150 km —, aber der Schaffner versicherte, das sei nicht angängig. Wir müßten neuerlich den vollen Schnellzugszuschlag bezahlen. Darüber regte sich der Schweizer Fahrgast prinzipiell auf und sagte, das würde in der Schweiz nicht möglich sein. Der Schaffner schien das einzusehen, und es kam zu einer echt österreichischen Lösung.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2963

Er empfahl uns, in Kitzbühel nach Möglichkeit die Sperre zu vermeiden. Ich muß gestehen, wir haben das auch getan. Dazu führt also eine unvernünftige Tarifpolitik.

Dann gestaltete sich der Tag freilich nach dem Verlassen der Bahn und dem hinter uns gebrachten Ärger recht harmonisch. Der Schweizer mußte zugeben, daß es in Österreich zumindest so schön ist wie in seiner Heimat. Der Blick vom Kitzbühler Horn begeisterte uns. Die Leute waren entzückend. Aber als wir hinunterstiegen nach St. Johann, um den Abendschnellzug nach Hause zu erwarten, ging das Leidwesen von neuem an. Es ist das keine Propaganda, sondern eine traurige Tatsache. Das Unglück wollte es, daß der Schnellzug, mit dem wir heimfahren sollten, Verspätung hatte. Erst zwanzig Minuten, später vierzig Minuten, dann sechzig Minuten; ich will nicht alle Zwischenstadien erzählen, zuletzt waren es 180 Minuten. Und als uns dann beteuert wurde, er komme überhaupt nicht mehr, in demselben Moment fuhr er ein. Dadurch war der Schweizer auf den Grad der Siedehitze gebracht. Er wollte dem Herrn Minister persönlich schreiben, er fragte mich nach seinem Namen. Als ich ihn nannte, sagte er: Da hent Ihr aber eine üble Eisenbahn! (*Heiterkeit.*) Und damit schieden wir voneinander.

Ich habe das nicht nur gebracht, um Kritik zu üben, sondern um aufzuzeigen, daß manches wirklich noch nicht in Ordnung ist. Ich gebe zu, es sind auch triftige Gründe vorhanden. Wir haben noch einen weiten Weg zurückzulegen. Ich glaube, daß sich manches von diesen Übelständen bei kräftiger Arbeit und gutem Willen mildern und mit der Zeit auch beseitigen ließe.

Abg. Ing. Strobl: Hohes Haus! Wenn ich den Herrn Abg. Voithofer richtig verstanden habe, so hat er gesagt, daß er während der Budgetberatung aus den Ausführungen der Redner meiner Partei ableiten muß, daß in unseren Reihen eine Eisenbahnerfeindlichkeit besteht. Wenn ihm als Gegenbeweis nicht genügt, was unser Klubkollege, unser lieber Freund Geißlinger, den wir alle sehr gerne haben, gesagt hat, so kann ich darüber hinaus noch erwidern, daß ich zufällig bei der erwähnten Beratung dabei war und mich entsinnen kann, daß nur ganz konkrete Fälle angeschnitten und rein sachlich und objektiv behandelt wurden. Vielleicht wurden da und dort Verhältnisse als Mißstände bezeichnet, die es nicht sind; daraus kann man aber keineswegs oder höchstens nur mit einer ganz kühnen Konstruktion ableiten, daß darin eine Eisenbahnerfeindseligkeit zu erblicken ist. Diese Bemerkungen waren nur so gemeint,

daß man diese Verhältnisse, diese Übelstände abstellen muß, und zwar vielleicht gerade im Interesse des Rufes und des Ansehens der Eisenbahner.

Wir bedauern die heutige Lage außerordentlich und wir empfinden auch die Schwere, daß innerhalb der letzten dreißig Jahre nun das zweite Mal unsere Bundesbahnen vor die nicht leichte Aufgabe gestellt sind, eine Organisation verdauen zu müssen, die für ganz andere Aufgaben geschaffen wurde, die überdimensioniert war und die daher für unsere österreichischen Verhältnisse nicht paßt. So war es im Jahre 1918, so ist es jetzt, nur mit einem Unterschied: jetzt ist uns bei dieser Aufgabe zwar das überdimensionierte Personal geblieben, während das überdimensionierte Material, die Waggonen und Lokomotiven aber, wie wir heute schon hinlänglich gehört haben, weggrollen. Das bedeutet also eine Verschlechterung gegenüber 1918. Aber es ist klar, daß wir wieder zu einem Ausgleich kommen müssen. Wir haben hier vielleicht gerade die Verhältnisse von 1918 bis 1938 doch gewissermaßen als Vorlage, als Vorakt, in dem das Eisenbahnministerium nachschlagen kann, wie man es machen muß, um dorthin zu gelangen, wo wir hingelangen müssen.

Gerade wir von der Land- und Forstwirtschaft verlassen uns bei der Beurteilung der Eisenbahn und ihres Wertes nicht ausschließlich auf die gebarungsmäßige Bilanz. Wir empfinden es ganz deutlich, daß die Kommunikationswege und in erster Linie unsere Eisenbahnen Adern sind, über die die Wirtschaft und die Gemeinschaft Leben und Kraft in die entlegensten Täler hinaustragen. Gerade wir empfinden es, wie die Kräfte der Wirtschaft verdorren, wo diese Äderchen sich allmählich verlieren und nicht mehr sichtbar sind, und gerade wir empfinden es und haben es immer schon empfunden, wie rasch ein Gebiet landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich verfällt, wenn diese Adern versiegen. Wir sind daher die Letzten, die ausschließlich nach Soll und Haben den Wert der Eisenbahnen beurteilen wollen. Wir wissen, daß es hiefür noch eine zweite Bilanz gibt, die wirtschaftspolitische und auch die staatspolitische. Es gibt Eisenbahnlinien, die rechnermäßig vielleicht nie das Gleichgewicht erreichen werden, aber trotzdem aufrechterhalten werden müssen, weil sie wirtschafts- oder staatspolitisch von Bedeutung sind.

Ich glaube, Sie werden mir verzeihen, wenn ich nun gewissermaßen von zu Hause rede, denn wenn ich von der Notwendigkeit einer wirtschafts- und staatspolitischen Bilanz bei der Eisenbahn spreche, so tue ich das im Hinblick auf meine engere Heimat, das

2964 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Burgenland. Ich kann mir nicht vorstellen, daß alle Eisenbahnen meines Heimatlandes rechnungsmäßig eine aktive Bilanz aufweisen. Trotzdem stelle ich mir aber vor, daß es keinem österreichischen Patrioten einfallen würde, dort auch nur eine Eisenbahnlinie stillzulegen oder abzubauen. Daß sie vielleicht rechnungs- und bilanzmäßig ungünstig sind, ist verständlich, denn sie wurden nach einer ganz anderen wirtschaftlichen Orientierung und Ausrichtung gebaut. Damals haben sie den vorhandenen Bedürfnissen voll und ganz entsprochen. Sie haben das Hinterland mit der nächstgelegenen ungarischen Stadt und dem ungarischen Markt verbunden. Bedauerlich ist nun, daß das Hinterland zu Österreich gefallen ist, die Städte aber nicht. Somit sind die burgenländischen Bahnlinien für die neue Wirtschaftsorientierung zwar nicht ganz wertlos, jedenfalls aber nicht so wertvoll, wie sie es sein würden, wenn man sie ausschließlich nach den Gesichtspunkten für das heutige Österreich bauen würde.

So haben wir vier Eisenbahnlinien, die auf ganz kurzer Strecke das Land durchheilen, um Wien, Wiener Neustadt und Graz mit den ungarischen Städten zu verbinden. Sie sind für uns wirtschaftlich trotzdem bedeutungsvoll, wenn auch nicht so tiefgreifend, weil sie nur in kurzer Strecke das Land durchziehen und eben nicht die Auswirkungen haben wie eine Bahn, die breit und tief das Land durchmißt. Eine solche Strecke ist die Linie von Rattersdorf über Oberpullendorf herauf, die allerdings nur über ungarisches Gebiet wieder das österreichische Netz erreicht. Diese Zwischenstation in Ungarn hat schon wiederholt zu verschiedenen Vorsprachen geführt, nicht allein wegen des überflüssig langen Aufenthaltes in Ödenburg — so meinen es die Reisenden —, sondern auch wegen der Verzögerung und der Tarifberechnung und auch aus anderen Gründen. Wir sind der Meinung, solange diese Eisenbahnlinie nicht unmittelbar in das österreichische Netz eingeschlossen ist, besteht hier doch auch ein Gefahrenmoment, welches außerhalb unseres Entscheidungsbereiches liegt. Denn über den Betrieb und seine Existenz können derzeit Kräfte mitreden und mitwalten, die nicht in unserem Machtbereich liegen. Deshalb glauben wir, daß wir den Gedanken nicht aus den Augen verlieren dürfen, daß auch diese Eisenbahn erst dann ihre volle wirtschaftliche Funktion übernehmen wird, wenn sie, Ödenburg umfahrend, das österreichische Netz unmittelbar erreicht.

Gerade in diesem Zusammenhang, Herr Bundesminister, noch ein Wort. Ich glaube, mein Kollege Drescher war heute in Ihrem Ministerium mit einigen kleinen Beschwerden

wegen dieser Linie. Wir fühlen uns keineswegs deklassiert, weil bei uns die Eisenbahnwagen noch mit Brettern verschlagen und unbeleuchtet sind. Wir Burgenländer haben für Einschränkungen und Sparsamkeit höchstes Verständnis. Wir sind so erzogen, und unsere Grundhaltung ist auch so. Aber wir können uns vorstellen, daß es vom Standpunkt des Staatsprestiges, der Staatsraison, keineswegs eine Empfehlung ist, wenn Ausländer Personenwaggons sehen, die sich österreichisch nennen, deren Fenster vier Jahre nach dem Krieg noch mit Brettern verschlagen sind. Diese Ausländer machen sich vielleicht eine falsche Vorstellung über unseren Lebensstandard und vielleicht auch noch eine falsche Vorstellung über den Stand unseres Wiederaufbaues. Nicht für uns, Herr Bundesminister, verlange ich daher, daß hier Abhilfe geschaffen wird. Ich glaube, Kollege Dr. Gschnitzer hat erwähnt, daß man allmählich auch für die Menschen etwas tun soll. Wir verlangen aber nicht allein aus diesem Gesichtspunkt eine Abhilfe, denn wir sind sparsam erzogen und wollen sparen helfen, sondern weil es unserer Meinung nach gut wäre, wenn im Auslande dieses Bild so armseliger Eisenbahngarnituren österreichischer Prägung verschwinden würde.

Die zweite Angelegenheit, Herr Bundesminister, die ich nur als Vergleich anziehen will, ist die Eisenbahn im Pinkatal. Sie ist die einzige Linie, mit der man in der ersten Republik durch ein Verbindungsstück ein ganzes Tal an das österreichische Eisenbahnnetz angeschlossen hat. Wie die Wirtschaft darauf reagiert hat, davon können Sie sich heute selbst überzeugen. Wir hätten heute nicht die Möglichkeit, jede Woche oder jeden Monat mehrere Waggons wertvollster Textilien nach England zu exportieren, wenn dieses Eisenbahnverbindungsstück damals nicht gebaut worden wäre. Die Textilindustrie im Pinkatal konnte sich nur auf Grund dieser Leistung so zusehends und rasch entwickeln. Sie hat heute eine führende Rolle in der österreichischen Textilindustrie. Darüber hinaus sind Lagerhäuser entstanden, Niederlassungen großer Firmen haben sich entlang des Schienenganges aufgetan und Sägewerke wurden errichtet. Das ganze Gebiet ist wirtschaftlich aufgeblüht. Das ist ein Beweis, daß die Eisenbahn eine dienende Rolle hat und daß gerade der Standpunkt, den wir von der Land- und Forstwirtschaft vertreten, richtig ist, daß die Eisenbahn auch anders als nur nach Soll und Haben beurteilt werden muß. Wie schon erwähnt, hat sie die Aufgabe, den einzelnen Teilen des Landes Kraft und Leben zu spenden.

100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948. 2965

Aber wenn demsoist, dann muß ich ein anderes Gebiet erwähnen, wo diese Aufgabe noch offen steht, und zwar in dem Bezirk Güssing, der auch eine kleine Eisenbahn hat. Wiederholt habe ich deshalb im Verkehrsministerium vorgesprochen. Es handelt sich um die Eisenbahn, die Güssing mit Ungarn verbindet. Nur auf einem weiten Umweg über ungarisches Gebiet können die Waggonen wieder Österreich erreichen. Das ist ein unguter Zustand. Aber daß man deswegen, weil es ein unguter Zustand ist, diesen Schienenstrang und diese Eisenbahn einstellt, das wäre ein noch härterer Schlag für die dortige Wirtschaft und für diesen Bezirk. Ich habe eingangs gesagt, Herr Minister, die Eisenbahn hat eine dienende Rolle und wir dürfen nicht nach Soll und Haben kalkulieren. Wenn wir nach Soll und Haben kalkulieren, müßten heute 50 Prozent unserer Eisenbahnlinien in Österreich eingestellt werden. Sie werden nicht und dürfen auch nicht eingestellt werden, ebenso wie auch diese Linie nicht eingestellt werden darf. Würde man diese Linie einstellen, so würde damit die letzte Hoffnung dieses Gebietes dahinsinken. Es sind hier wertvolle Wirtschaftsgüter im Überschuß vorhanden, die der Wirtschaft zugeführt werden könnten. Es sind hier auch viele Möglichkeiten noch nicht erschlossen und noch nicht verwertet, die alle auf eine neue günstige Entwicklung warten.

Bisher ist diese Eisenbahnlinie, wie man mir im Verkehrsministerium sagte, deswegen nicht in Betrieb genommen worden, weil eine Brücke zerstört, der Oberbau nicht in Ordnung und andere Kriegsschäden vorhanden sind. Das sind Dinge, die wir in Österreich in hundert Fällen gehabt und behoben haben. Auch in Güssing kann man sie daher beheben. Auch die Mitwirkung der Ungarn und die Beteiligung der Kompetenzen kann geregelt werden. Wo ein Wille ist, gibt es auch eine Eisenbahnbrücke. Ich fürchte aber, daß die größte Schwierigkeit und das größte Hindernis die Befürchtung Ihrer Herren im Ministerium ist, daß sich diese Linie finanziell nicht gut auswirkt. Hier darf ich auf meine Worte verweisen, daß vom Standpunkt der Land- und Forstwirtschaft aus die Eisenbahn eine dienende Rolle in der Wirtschaft hat. Und die Wirtschaft des Bezirkes Güssing verlangt diese Linie.

Aber auch moralisch kommt hier noch etwas hinzu. Wir begnügen uns gar nicht damit, daß diese Eisenbahnlinie wieder in Betrieb genommen wird, sondern wir müssen nachdrücklichst verlangen, daß diese Eisenbahn an das österreichische Netz unmittelbar angeschlossen wird. Wir wurden vor 27 Jahren an

Österreich angeschlossen. Sowohl die Menschen wie auch die Wirtschaft haben damals Spuren der jahrhundertelangen Fremdherrschaft sichtbarst gezeigt. Die Spuren mußten verwischt werden. Die Menschen im Burgenland haben sie rasch verwischt, denn da war unser Wille allein maßgebend, und der war vorhanden. Diese Spuren sind längst nicht mehr vorhanden; niemand merkt sie mehr, wenn er ins Burgenland kommt. Niemand kann mehr erkennen, daß meine Generation im Burgenland nur in der ungarischen Sprache unterrichtet wurde, daß wir als Schulkinder nicht deutsch reden durften; diese Spuren sind schon verwischt. Nicht verwischt sind aber die Spuren in der Wirtschaft, denn da ist unser Wille allein nicht maßgebend. Ich glaube, der Staat, die große Gemeinschaft, die immer wieder von dem angeschlossenen Burgenland spricht, hat hier eine Verpflichtung noch zu erfüllen: sie muß den Anschluß auch wirklich vollziehen. Man kann den Anschluß nicht als abgeschlossen betrachten, wenn ein Gebiet wohl formell wie auch innerlich mit dem Herzen, aber nicht mit der Wirtschaft an Österreich angeschlossen ist.

Wir müssen daher nachdrücklichst verlangen, daß sowohl aus wirtschaftlichen wie aus moralischen Gründen nicht nur diese Eisenbahnlinie wieder in Betrieb genommen wird, sondern daß der Gedanke des Ausbaues dieser Bahn und der Verbindung von Güssing nach Oberwart, worüber technische Ausführungspläne vorliegen, ernstlich in Erwägung gezogen wird. Das ist eine moralische und wirtschaftliche Verpflichtung des Staates. Wenn der Staat sich zu dieser Verpflichtung bekennt, wird es ihm das burgenländische Volk mit seiner Treue danken. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Die Rednerliste ist erschöpft. Damit sind die Beratungen über dieses Kapitel abgeschlossen.

Wir kommen zum Schluß der heutigen Sitzung. Ich möchte vorher noch aufmerksam machen, daß wir morgen eine reichhaltige Tagesordnung zu erledigen haben. Ich werde daher die Sitzung für morgen, 9 Uhr früh, einberufen. *(Zwischenrufe.)* Ich gebe bekannt, daß wir die morgige Tagesordnung auf fünf Beratungsgegenstände ausgedehnt haben, wobei ich mir eine Ergänzung noch vorbehalte.

Wir haben morgen als ersten Punkt die Spezialdebatte über die Gruppe IX angesetzt, als zweiten Punkt die Beratung und Beschlußfassung über das Bundesfinanzgesetz und den Dienstpostenplan, als dritten Punkt die Weinsteuernovelle 1948, als vierten Punkt die Finanzausgleichsnovelle 1949 und als fünften Punkt die Wahl des Beirates für den Bundeswohn- und Siedlungsfonds.

2966 100. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 17. Dezember 1948.

Sie sehen also, daß wir morgen reichlich versorgt sind. Wenn dabei nicht eine gewisse sparsame Ökonomie beobachtet wird, dann mache ich Sie aufmerksam, daß ich die nächste Sitzung für Montag, den 20., einberufen und die Beratungen so lange fortsetzen werde, als es eben nötig ist, um die Tagesordnung zu erledigen. Das Tempo der Beratung hängt nicht von mir ab, es ist in die Hand der Herren Abgeordneten gegeben, der Redner, die ihre Reden einer weisen Kürzung unterziehen sollen, und der anderen Herren, die ihr Bedürfnis zu reden in ihrer Brust zum Ersticken bringen müssen. (*Heiterkeit. — Zustimmung.*) Ich bitte Sie, sich über die Nacht darüber klar zu werden, wann der Schluß der Beratungen dieses Hohen Hauses erfolgen kann.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 17 Uhr 55 Minuten.