

Stenographisches Protokoll.

39. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

V. Gesetzgebungsperiode.

Mittwoch, 11. Dezember 1946.

Inhalt.

1. Personalien.

Krankmeldung (S. 1116).

2. Bundesregierung.

Schriftliche Beantwortung der Anfrage 64/J (S. 1116).

3. Verhandlungen.

a) Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (225 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1947 (256 d. B.).

Spezialdebatte:

Gruppe XIV, umfassend die Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Spezialberichterstatter: Abgeordneter Gumpmayer (S. 1116).

Redner: Abgeordnete Elser (S. 1118), Voithofer (S. 1120), Geißlinger (S. 1124), Petschnik (S. 1128), Dr. Nemecz (S. 1132), Brunner (S. 1135), Aigner (S. 1138) und Cerny (S. 1140).

Ausschußentschlüsse, betreffend die Sondermarkenausgabe „Renner-Block“ und betreffend eine Sonderbriefmarkenserie „Kriegsgefangene“ (S. 1118).

Entschliessungsantrag, betreffend die Eingliederung des Omnibusunternehmens „KÖB“ in die Österreichischen Staatseisenbahnen (S. 1118).

Minderheitsentschlüsse, betreffend den Neubau von Wohnungen für Bedienstete der Österreichischen Staatseisenbahnen und betreffend Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung in Eigenregie (S. 1118).

Gruppe IX, bestehend aus den Kapiteln 4: Staatsschuld, Kapitel 5: Finanzausgleich, Kapitel 6: Pensionen, Kapitel 16: Finanzverwaltung, Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, Kapitel 18: Kassenverwaltung (mit Ausnahme des Titels 8), Kapitel 25: Postsparkassenamt, Kapitel 27: Monopole, Kapitel 28, Titel 7: Hauptmünzamt, und Kapitel 30: Tabakregie.

Spezialberichterstatter: Abgeordneter Kapsreiter (S. 1142).

Redner: Abgeordnete Honner (S. 1143), Stika (S. 1146), Dr. Maleta (S. 1148), Mittendorfer (S. 1150), Gaiswinkler (S. 1152) und Mark (S. 1154).

Ausschußentschließung, betreffend die Erstellung eines neuen Finanzausgleichsgesetzes (S. 1143).

Abstimmungen:

Annahme der Gruppen V und VI, VIII und X bis XIII (S. 1132);

Annahme der Ausschlußentschlüsse zu den Gruppen VI, VIII und XI sowie des Parteienantrages zu Gruppe VIII (S. 1132);

Ablehnung der Minderheitsentschlüsse zu den Gruppen VI, VIII und XI (S. 1132);

Annahme der Gruppen XIV und IX sowie der Ausschlußentschlüsse zu diesen Gruppen (S. 1157);

Ablehnung der Minderheitsentschlüsse zu Gruppe XIV (S. 1157).

b) Spezialdebatte über das Bundesfinanzgesetz 1947:

Generalberichterstatter: Abgeordneter Müllner (S. 1157).

Redner: Abgeordneter Honner (S. 1158);

Annahme des Bundesfinanzgesetzes 1947 samt Bundesvoranschlag in zweiter und dritter Lesung (S. 1158).

Ablehnung des Minderheitsantrages Honner und Genossen, zu Artikel VI, Abs. (3) (S. 1158).

c) Bericht des Ausschusses für Handel und Wiederaufbau über die Regierungsvorlage (253 d. B.), betreffend die 1. Novelle zum Maßen- und Freischurfgebührengesetz (263 d. B.).

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Kolb (S. 1158).

Annahme des Gesetzentwurfes in zweiter und dritter Lesung (S. 1158).

d) Bericht des Ausschusses für Handel und Wiederaufbau über die Regierungsvorlage (261 d. B.), betreffend die Erste Chemikalienbewirtschaftungsgesetznovelle (264 d. B.).

Berichterstatter: Abgeordneter Kristofics-Binder (S. 1158).

Annahme des Gesetzentwurfes in zweiter und dritter Lesung (S. 1159).

e) Bericht des Ausschusses für Unterricht über die Regierungsvorlage (229 d. B.), betreffend die Literaturreinigungsnovelle (242 d. B.).

Berichterstatter: Abgeordneter Frisch (S. 1159).

Annahme des Gesetzentwurfes in zweiter und dritter Lesung (S. 1159).

f) Bericht des Ausschusses für Ernährung über die Regierungsvorlage (241 d. B.), betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über die Anforderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Lebensmitteln für Zwecke der Volksernährung (246 d. B.).

Berichterstatter: Abgeordneter Gschweidl (S. 1159).

Annahme des Gesetzentwurfes in zweiter und dritter Lesung (S. 1159).

g) Bericht des Ausschusses für Ernährung über die Regierungsvorlage (238 d. B.), Abänderung des Gesetzes über das Verordnungsrecht des Staatsamtes für Volksernährung, betreffend die Bewirtschaftung von Lebensmitteln, und des Gesetzes über das Verordnungsrecht des Staatsamtes für Land- und Forstwirtschaft, betreffend landwirtschaftliche Erzeugnisse (247 d. B.).

Berichterstatter: Abgeordneter Ing. Strobl (S. 1159).

Annahme des Gesetzentwurfes in zweiter und dritter Lesung (S. 1160).

**In der Sitzung
eingebrachte Anträge und Anfragen:**

Anträge

der Abgeordneten Frieda Mikola, Hans, Dr. Maleta und Genossen, betreffend die Schaffung eines Gesetzes zur Regelung der Jugendwohlfahrt in Österreich (62/A);

der Abgeordneten Krisch, Wilhelmine Moik, Proksch, Hillegeist, Petschnik, Miksch, Leopold Wolf, Forsthuber, Stampfer, Zechtl, Linder und Genossen auf ein Bundesgesetz

über die Errichtung von Betriebsvertretungen (Betriebsrätegesetz) (63/A).

Anfrage

der Abgeordneten Ing. Schumy und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend die kurzfristige Rückforderung der Einrichtungszuschüsse und Einrichtungsdarlehen (66/J).

Eingelangt ist die Antwort

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Hackenberg und Genossen (39 A. B. zu 64/J).

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 15 Minuten.

Präsident Böhm eröffnet die Sitzung und erklärt das stenographische Protokoll der 33. Sitzung als genehmigt.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Wimberger.

Die schriftliche Beantwortung der Anfrage 64/J wurde den anfragenden Mitgliedern des Hauses übermittelt.

Es wird in die Tagesordnung eingegangen: Fortsetzung der Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag für das Jahr 1947.

Zur Verhandlung gelangt Gruppe XIV, umfassend die Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Spezialberichterstatte r Gumplmayer: Hohes Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat in seiner Sitzung vom 27. November 1946 die Kapitel 24, 28, Titel 1, und 29 des Bundesvoranschlages 1947 in Beratung gezogen.

Die Verkehrsbetriebe, die zwei größten Betriebe Österreichs, sind ein Gradmesser der Wirtschaft; mit ihr werden sie florieren oder darniederliegen. Die weitgehende Einstellung des Zugverkehrs, die sich in der letzten Zeit als notwendig erwies, ist auf den Kohlenmangel zurückzuführen, für den nicht die Leitung der Verkehrsbetriebe verantwortlich gemacht werden kann. Die sonstigen Schwierigkeiten, die dem Wiederaufbau der riesigen Zerstörungen entgegenstehen, sind sowohl beim Post- als auch beim Eisenbahnbetrieb ungeheuerlich. Allen Faktoren der Betriebe, von der Leitung und Personalvertretung angefangen bis zum letzten Arbeiter, gebührt sicherlich der Dank des Hohen Hauses.

Ein Rückblick beweist uns, daß schon im abgelaufenen Jahre ein großes Stück Aufbauarbeit geleistet wurde.

Das Kapitel 24, Verkehr, enthält das Budget des Bundesministeriums für Verkehr, dessen Ausgaben mit 7,514.600 S und dessen Einnahmen mit 83.700 S veranschlagt sind.

Von diesen Ausgaben entfallen auf das Ministerium im engeren Sinne 660.600 S,

auf die Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung 1,507.700 S und auf die Generaldirektion der Staatseisenbahnen 5,346.300 S. Die Erhöhung von 6,138.900 S im Jahre 1946 auf 7,514.600 S ist im wesentlichen auf die Bezugsregelung für die Bediensteten zurückzuführen.

Weiter sind bei diesem Kapitel die Ausgaben zur Förderung der Schifffahrt, der Handhabung der Schifffahrtspolizei sowie der Länden- und Hafeneinrichtungen veranschlagt. Dabei ist unter Titel 2, § 1, für die Technische Versuchsanstalt nur ein Betrag von 50.000 S ausgeworfen. Zur Ausgestaltung dieses Institutes, das bisher eine private Organisation gewesen ist, wären 250.000 S erforderlich. Es ist zu hoffen, daß die notwendigen Mittel auf irgendeine Weise bereitgestellt werden.

Im § 3 des Titels 2 sind 1,432.600 S als 60prozentiger Bundesbeitrag für den Ausbau des Linzer Hafens enthalten.

Mit Einschluß des Titels 3, Sonstiger Verkehr, beträgt die Summe der Ausgaben beim Kapitel 24 9,290.100 S — im Jahre 1946 6,348.400 S —, jene der Einnahmen 84.700 S — im Jahre 1946 10.400 S.

Im Dienstpostenplan sind 924 pragmatisierte und 101 Vertragsbedienstete ausgewiesen.

Kapitel 28, Titel 1, Post- und Telegraphenanstalt, weist für 1947 Betriebsausgaben im Betrag von 286,272.700 S gegenüber 207,715.700 S für 1946 auf; die Erhöhung beträgt 78,557.000 S oder 38 Prozent. Der Aufwand für aktive Bedienstete beträgt 146,510.400 S gegenüber 110,078.200 S für 1946, der für Ruhe- und Versorgungsgenüsse 48,640.000 S gegenüber 39,670.000 S für 1946.

Der Aufwand für Investitionen ist ungefähr der gleiche wie im Vorjahr. Unter den Investitionen ist besonders die Wiederherstellung der beschädigten Gebäude und die Fortführung der Arbeiten, die im Frühjahr in Angriff genommen wurden, hervorzuheben; es sind das im Teilheft zum Bundesvoranschlag für 1947 Post 40: Bauten 7,000.000 S,

Post 41: Außenanlagen 6,000.000 S, Post 42: Betriebstechnische Einrichtungen 5,000.000 S, Post 43: Mobilieneinkauf 7,000.000 S, zusammen 25,000.000 S.

Dem Budget der Post- und Telegraphenanstalt ist ein Gesamtpersonal von 41.040 Bediensteten zugrunde gelegt, also um 11.986 weniger als im Jahre 1946. Vom Abbau wurden ungefähr 1000 Beamte und 9000 Angestellte und Postfacharbeiter betroffen.

Die Betriebseinnahmen des Kapitels 28 zeigen eine Erhöhung von 182,683.400 S für 1946 auf 272,064.400 S, somit um 89,381.000 S oder um 49 Prozent.

An Gebühren sind veranschlagt:

a) Postgebühren 116,664.000 S, b) Telegraphengebühren 25,000.000 S, c) Fernspreckgebühren 68,000.000 S, d) Rundspruchgebühren 22,512.100 S; weiter aus dem Überland- und Postkraftwagenverkehr 26,000.000 S, Vergütung seitens des Postsparkassenamtes 7,800.000 S, Pensionsbeiträge 1,683.400 S und an diversen kleineren Einnahmen 4,404.900 S, zusammen also 272,064.400 S.

Darin kommen die durch die Gebührenerhöhung erzielten Mehreinnahmen zum Ausdruck.

Der kassenmäßige Betriebsabgang der Post ist mit 14,208.300 S gegenüber 25,032.300 S im Jahre 1946 ausgewiesen. Der Gesamtabgang ist unter Einrechnung der Investitionen mit 39,208.300 S gegenüber 50,952.300 S für 1946 veranschlagt.

Das Kapitel Eisenbahnen ist für 1947 folgendermaßen veranschlagt: Die Betriebsausgaben sind mit 671,198.100 S gegenüber 510,515.000 S für 1946 und die Betriebseinnahmen mit 560,431.000 S gegenüber 436,262.000 S im Jahre 1946 präliminiert. Die Erhöhung macht bei den Ausgaben 31,5, bei den Einnahmen 28 Prozent aus.

Der außerordentliche Aufwand ist mit 160,638.000 S gegenüber 109,345.000 S im Jahre 1946, also um 47 Prozent höher veranschlagt. Für die Elektrifizierung sind im Jahre 1947 50 Millionen Schilling vorgesehen, also um 38 Millionen mehr als im Vorjahr.

Der Personalaufwand beträgt für die aktiven Bediensteten im Jahre 1947 160,044.900 S gegenüber 154,052.000 S im Jahre 1946, also um 5,992.900 S mehr.

Die Pensionen sind mit 178,215.500 S präliminiert. Im Jahre 1946 waren es 147,178.000 S; somit ist ein Mehr von 31,037.500 S zu verzeichnen. Der Aufwand für Arbeiter ist in der ordentlichen Gebarung mit 153,171.200 S vorgesehen, in der außerordentlichen Gebarung mit 49,068.000 S. Den einzelnen Budgetposten ist in der außer-

ordentlichen Gebarung ein Personalstand von 12.000, in den übrigen Budgetposten von 72.737, somit von zusammen 84.800 zugrunde gelegt.

Für die normale Erhaltung und Umgestaltung sind veranschlagt: Für Unterbau und Brücken 11,505.000 S, für Oberbau 45,090.000 S, für Hochbau 11,922.500 S, für Sicherungsanlagen 5,845.500 S, für Fernmeldeanlagen 8,077.800 S, für Dampf- und Elektrolokomotiven, Personen- und Güterwagen sowie Kraftwagen 60,122.900 S. In der außerordentlichen Gebarung sind noch 43,612.300 S dazugekommen. In der außerordentlichen Gebarung sind an großen Herstellungen als Fortsetzung vom Jahre 1946 veranschlagt: die Donaukanalbrücke bei der Erdberger Lände, die Stadlauer Brücke, die Tullner Donaubrücke, die Donaukanalbrücke bei Heiligenstadt, die Sulmbrücke südlich von Graz, die Draubrücke bei Oberdrauburg, der Weingraben-, Burggraben- und Lafnitzviadukt an der Strecke Friedberg—Hartberg.

Mit Beginn des Jahres 1947 sind vorgesehen: Donaukanal- und Schleusenkanalbrücke bei Nußdorf, Donaukanalbrücke beim Praterspitz, Winterhafenbrücke, 2. Bauabschnitt der Innbrücke bei Brixlegg.

An Bahnhöfen, deren Gleisanlagen besonders große Zerstörungen erlitten haben und deren Wiederherstellung mit einem Teil in das Jahr 1947 fällt, wären zu nennen: die Hauptbahnhöfe in St. Pölten, Amstetten, Krems, Wiener Neustadt, der Verschubbahnhof in Linz und der Bahnhof in Wögl. An Hochbauten sind in Fortsetzung aus 1946 vorgesehen: Wien Westbahnhof, Aufnahmegebäude, Wien Südbahnhof, Aufnahmegebäude, Wiener Neustadt Hauptbahnhof, Lokomotiv-rundschuppen und Werkstätte; in Straßhof das Heizhaus Silberwald, in Linz die Hauptwerkstätte, die Dampflokotivenhalle und Schiebebühnenhalle, die Elektro-Zugsförderungsanlage und in Innsbruck das Aufnahmegebäude.

Beginnend mit dem Jahre 1947 wird in Angriff genommen werden: das Aufnahmegebäude Wien Ostbahnhof, das Aufnahmegebäude Wien Nordbahnhof, ferner die Hauptwerkstätte, das Nacharbeits- und Anheizhaus und das Güterwagenwerk in Floridsdorf, der Hauptbahnhof Graz, dessen Aufnahmegebäude und das Güterwagenwerk Jedlersdorf.

Die Verwaltungseinnahmen, die für die Monate Jänner bis Oktober 1946 mit 309,600.000 S veranschlagt wurden, erreichten in dieser Zeit tatsächlich 341,207.453 S. Durch die Kohlenkrise wurde die günstige Einnahmenentwicklung jäh unterbrochen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat nach längerer Debatte, in der die Abgeordneten Aigner, Voithofer, Geißlinger, Honner, Frau Floßmann, Maurer, Petschnik, Frisch, Weikhart, Brunner, Dr. Koref, Brachmann und Hinterndorfer sowie Bundesminister für Verkehr Übeleis zu Worte kamen, die in Verhandlung stehende Budgetgruppe angenommen, ebenso zwei Entschließungen der Frau Abgeordneten Floßmann und Genossen.

Zwei Entschließungsanträge Petschnik und Voithofer wurden im Ausschuß abgelehnt und als Minderheitsentschließungen angemeldet.

Die gleichfalls aus dem Ausschuß vorliegende Minderheitsentschließung Weikhart, Voithofer und Petschnik, betreffend die volle Eingliederung der Unternehmung „KÖB“ in die Österreichischen Staatseisenbahnen, wurde zurückgezogen. An ihrer Stelle wird nach Parteienverhandlungen ein gleichlautender gemeinsamer Entschließungsantrag Weikhart, Geißlinger, Elser und Genossen dem Hause vorgelegt, dessen Annahme ich besonders empfehle.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag (liest):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 24: Verkehr,

dem Kapitel 28/1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1), und

dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt den zum Titel 1 dieses Kapitels gehörenden Geldvoranschlag der Staatseisenbahnen, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1947 in der Fassung der Regierungsvorlage (225 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die begedruckten Entschließungen und der Entschließungsantrag Weikhart, Geißlinger, Elser werden angenommen.“

*

Die Ausschlußentschließungen lauten:

1.

Die Bundesregierung wird ersucht, einen Teil des Erlöses der Sondermarkenausgabe „Renner-Block“ für die Befürsorgung der Heimkehrer zur Verfügung zu stellen.

2.

Die Bundesregierung wird ersucht, eine Sonderbriefmarkenserie „Kriegsgefangene“ herauszugeben, die das Interesse für die Lage

der österreichischen Kriegsgefangenen in der Welt wecken und deren Erlös den Angehörigen der Kriegsgefangenen in der Heimat zur Verfügung gestellt werden soll.

Der Entschließungsantrag Weikhart, Geißlinger, Elser hat folgenden Wortlaut:

Das Omnibusunternehmen der Österreichischen Staatseisenbahnen, genannt „KÖB Österreichische Staatseisenbahnen, Omnibusverkehrsgesellschaft m. b. H.“, ist seit dem Jahre 1932 ausschließliches Eigentum der Österreichischen Staatseisenbahnen, das infolge eines seinerzeitigen Gesellschaftsvertrages bisher auf privatrechtlicher Grundlage geführt wird.

Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, binnen kürzester Zeit dieses wichtige Verkehrsunternehmen von der derzeitigen Gesellschaftsform loszulösen, den Österreichischen Staatseisenbahnen voll einzugliedern und so die Voraussetzung der zentralen Lenkung des Straßenverkehrs innerhalb der Staatseisenbahnen sicherzustellen.

Die Minderheitsentschließungen lauten:

1.

In Anbetracht der ungeheuren Wohnungsnot und der damit verbundenen besonderen Dienstschwierigkeiten bei den Österreichischen Staatseisenbahnen wird der Bundesminister für Verkehr aufgefordert, von der im Kapitel 29, § 1a, vorgesehenen Post „Betriebsausgaben (a. o. Aufwand)“ in der Höhe von 160.638.000 S einen erheblichen Betrag für die Fertigstellung und den Neubau von Wohnungen für Bedienstete der Österreichischen Staatseisenbahnen zur Verfügung zu stellen.

2.

Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, die Staatseisenbahnverwaltung anzuweisen, daß in Zukunft alle Arbeiten, soweit sie durch die eigenen Betriebseinrichtungen und das eigene Personal geleistet werden können, in Eigenregie durchgeführt werden, um dadurch die zwangsweise Ausscheidung von österreichischen Staatseisenbahnbediensteten zu vermeiden.

Abg. Elser: Hohes Haus! Bei der Behandlung des Kapitels Eisenbahnen sind die Personalabbaumaßnahmen sowie die Bildung von Personalständen in Verbindung mit dem Überleitungsgesetz und der Verwaltungsreform die lebenswichtigsten Fragen sowohl für den Staat wie für die Eisenbahnbediensteten.

Einiges zu den Abbaumaßnahmen. Die neuen österreichischen Behörden haben bei den Eisenbahnen nach dem Kriege rund

110.000 Bedienstete angetroffen. Über den Weg normaler Pensionierungen, politischer Säuberungsaktionen und so weiter wurde diese Standesziffer auf zirka 94.000 gesenkt. Das Budget für das Jahr 1947 ist auf einem Personalstand von 78.000 Eisenbahnern aufgebaut, und zwar sind 66.000 Mann als ständiger Personalstand und 12.000 Mann für den Wiederaufbau gedacht. Nach diesem Personalplan sollen also ungefähr 16.000 Eisenbahner abgebaut werden. Nach Auffassung des Herrn Bundesministers Übeleis sind aber für den ordentlichen Betrieb 70.000 bis 75.000 Eisenbahner erforderlich. Dazu kommen die nach seiner Ansicht für den Wiederaufbau notwendigen Kräfte von rund 12.000 bis 20.000 Mann.

Bei diesem Personalplan, beziehungsweise Abbauplan werden im allgemeinen die Personalstände der Jahre 1936 und 1937 in Vergleich gezogen. Ich bin hier, meine Damen und Herren, der Auffassung, daß diese Personalstände heute gar nicht in Rechnung gezogen werden können. Man kann zwischen den Jahren 1936/37 und 1946, beziehungsweise 1947 keine richtigen Vergleiche anstellen. Damals hatten wir eine vollständig darniederliegende Wirtschaft. Dieser darniederliegenden Wirtschaft war eine voll leistungsfähige Staatsbahn gegenübergestellt. Ich glaube daher, daß man die Personalstände von 1936 und 1937 nicht als Grundlage nehmen kann. Vor allem aber haben meiner Meinung nach die Öffentlichkeit und nicht zuletzt die Eisenbahner selbst ein Recht darauf, endlich einmal zu erfahren, was eigentlich richtig ist. Ist die Ansicht der Generaldirektion unserer Staatseisenbahnen richtig oder die Auffassung des Verkehrsministers? Scheinbar ist Verkehrsminister Übeleis selbst in einem heftigen Krieg mit seiner eigenen Generaldirektion. Ich bin allerdings der Auffassung, daß die Generaldirektion dem Herrn Minister unterstellt ist und schließlich das zu vollziehen hat, was der verantwortliche, von der Volksvertretung bestimmte Minister beabsichtigt und wünscht.

Ganz kurz, ich bin der Meinung, nicht Abbau, im Gegenteil, Aufbau um jeden Preis, das muß das Bestreben der Staatsbahndirektion sein. Wiedergewinnung der vollen Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit, das müßte eigentlich das Bestreben einer zielbewußten und energischen Staatsbahnführung sein.

Bei dieser Gelegenheit muß ich bemerken, daß die zentralen Staatsbahnstellen den genauen Stand des Personals eigentlich gar nicht kennen. Man nimmt eine runde Ziffer von 94.000 Mann an. Gewiß, ich weiß schon, es gibt für diesen Tatbestand einen

Milderungsgrund. Ein großer Teil der Unterlagen wurde zerstört. Man mußte wieder von vorne beginnen. Aber ich bin der Auffassung, den notwendigen Unterlagenbau hätte man nach diesen eineinhalb Jahren Wirtschaftens doch schon zustande bringen können, denn es ist klar, ohne genaue Ziffern, ohne Stellenplan gibt es keine geordnete Personalwirtschaft, und von einer geordneten Personalwirtschaft, meine Damen und Herren, wird das richtige Funktionieren des Beamten-Überleitungsgesetzes abhängen. Dazu braucht man aber auch eine richtig ausgearbeitete Besoldungsordnung.

Morgen oder übermorgen wird das Hohe Haus über das Besoldungsrecht des großen Kreises der österreichischen Staatsbeamten in Verhandlung treten und dieses meiner Auffassung nach sehr förderliche Gesetz zum Beschluß erheben. Ja, was dem Finanzministerium gelungen ist, das müßte meiner Auffassung nach schließlich auch dem Verkehrsministerium gelingen. Hier, bei den Eisenbahnen, haben wir noch keine richtige Besoldungsordnung, und ohne Besoldungsordnung kann man keine geordnete Personalwirtschaft aufbauen. Ich bin der Auffassung, daß die eheste Erstellung der Stellenpläne, die eheste Erstellung einer Besoldungsordnung die wichtigste Voraussetzung einer geordneten Personalwirtschaft bei unseren Staatseisenbahnen ist.

Nun einiges zum Problem Wiederaufbau. Bei den Hochbauten wurden bekanntlich durch die Kriegseinwirkungen 52 Millionen Kubikmeter zerstört. Innsbruck weist eine Zerstörung von 25 Millionen Kubikmeter auf, aufgebaut wurden bis heute 01 Millionen Kubikmeter. In Wien wurden rund 03 Millionen Kubikmeter aufgebaut. Wenn der Wiederaufbau in diesem Tempo weitergeht, dann brauchen wir wenigstens 10 bis 15 Jahre, bis wir unser Staatseisenbahnnetz so halbwegs wieder in Ordnung gebracht haben. Der Herr Verkehrsminister allerdings hat das eine für sich, er kann mit Recht erklären, daß man den Staatseisenbahnen viel zu wenig an erforderlichem Material zuweist. Nach meiner Information soll angeblich kaum ein Drittel des notwendigen Materials angeliefert worden sein. Die Schwierigkeiten sind also groß.

Ich vermissen aber hier bei dem Wiederaufbau auch die sogenannten Wiederaufbaupläne. Ich bin der Auffassung, diese Wiederaufbaupläne dürfen schließlich nicht das Amtsgeheimnis irgendeiner hohen Ministerialbürokratie sein, sondern sie müssen dem Personal und der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht werden. Ich habe gehört, daß solche Wiederaufbaupläne zwar im

Ministerium vorhanden sind, aber es fehlt ihnen die nötige ausgearbeitete Projektierung. Ohne konkrete Projekte nützen ja auch die Pläne nichts.

Bei dieser Gelegenheit muß hervorgehoben werden: der Wiederaufbau, soweit er sich bis heute vollzogen hat, ist ein Ruhmesblatt für die österreichischen Eisenbahner, ohne Unterschied ihrer politischen Einstellung. Ich beweis diesen meinen Satz mit folgenden Ziffern. In den Jahren 1945/46 wurden ungefähr 14 Millionen Arbeitsstunden von den Eisenbahnern selbst vollbracht. Durch fremde Firmen wurden in den Jahren 1945/46 bei 16 Millionen Arbeitsstunden geleistet. Dabei ist vielfach zu bemerken — das ist auch eine interessante Feststellung —, daß viele Firmen wohl Arbeiten bei den Staatseisenbahnen übernehmen, aber viel zu wenig Arbeitskräfte mitbringen, so daß vielfach die Bauabteilungen der Bahnverwaltungen diesen Unternehmungen die Arbeitskräfte der Staatsbahnen zur Verfügung stellen müssen, ja manche dieser Unternehmungen bringen überhaupt nur eines mit, und das ist ihre Firmentafel. Alles andere muß die Staatsbahnverwaltung selbst beistellen. Aber eines vergessen die Herren Unternehmer, die mehr oder weniger nur ihre Firmentafel mitbringen, nicht, sie heben ohne Scheu die 50prozentigen Unternehmerzuschläge von den Lohnsummen ab, die Lohnsummen der Staatsbahnverwaltung und nicht der eigenen Arbeitskräfte sind. Darüber kann man verschiedener Meinung sein. Ich will nicht sagen, daß das besonders ungehörig ist, aber ich verweise nur auf dieses Mißverhältnis. Man kann als Unternehmer meiner Auffassung nach nicht große Arbeiten bei den Staatseisenbahnen übernehmen, wenn man schließlich nichts mitbringt als eine Firmentafel und die Bahn die Arbeitskräfte selbst beistellen muß.

Ich möchte nur noch einiges zur Wirtschaftsgebarung der Staatseisenbahnen sagen. Wie den Frauen und Herren des Hohen Hauses bekannt sein wird, ist in Österreich der Personentransport seit jeher die wirtschaftliche, besser gesagt die finanzielle Grundlage für die Österreichischen Staatseisenbahnen. Die Lösung der Kohlenmisere wird aber zur Schicksalsfrage für die Einnahmen der Staatsbahnen, denn der Güterverkehr beschränkt sich eigentlich nur auf drei Aufgaben: erstens auf allerdringlichste Lebensmitteltransporte, zweitens auf Transport des alliierten Materials und drittens auf den Transitverkehr, wobei die Länder Ungarn, Tschechoslowakei und so weiter für ihren Transitverkehr in der Richtung Schweiz die Kohlen bekanntlich selbst beistellen.

Ich komme zur großen Frage Triest. Triest ist eine Schicksalsfrage für die österreichische Wirtschaft und nicht minder für die Österreichischen Staatseisenbahnen. Ich bin der Auffassung, Österreich muß mit aller Energie darangehen, durch ein leistungsfähiges Staatsbahnnetz das große Transitgeschäft in Richtung Triest und von Triest unter allen Umständen an sich zu ziehen. Es besteht sonst die Gefahr, daß man schließlich nicht unter allen Umständen das österreichische Staatseisenbahnnetz benützen wird. Ich glaube, daß dieses große Transitgeschäft unter keinen Umständen unseren Staatsbahnen entgehen darf. Triest ist der große Umschlagplatz der mitteleuropäischen Wirtschaft und davon muß Österreich profitieren. Aus dieser Quelle werden ganz beträchtliche Beträge an Devisen hereingebracht werden, und dieser Transitverkehr wird — nebst dem Personenverkehr — meiner Auffassung nach in Zukunft das Um und Auf, die finanzielle Grundlage unserer Staatseisenbahn bilden. Sie ist also eine Wirtschaftsfrage ersten Ranges.

Meine Damen und Herren, es gäbe noch Wichtiges zu den Fragen des Kapitels Eisenbahnen zu sagen, doch die Kürze der Redezeit erlaubt es mir nicht, im Details auf alle diese gewiß sehr wichtigen wirtschaftlichen Fragen einzugehen. Wir Kommunisten sehen leider auch bei den Bundesbahnen mehr Planlosigkeit als Planung. Sollen die den Staatsbahnen gestellten Aufgaben zur Zufriedenheit des Staates und seiner Wirtschaft gelöst werden, so bedarf es nach Ansicht der kommunistischen Nationalratsfraktion an Stelle der heutigen zaghaften und schwächlichen Führung der Bundesbahnen einer kraftvollen, zielbewußten und vor allem vorausblickenden Leitung unserer Staatsbahnen.

Abg. Voithofer: Hohes Haus! Im Anschluß an die Stellungnahme der sozialistischen Abgeordneten im Finanz- und Budgetausschuß am 27. November erscheint es uns notwendig, über das Kapitel Verkehr einige Feststellungen zu machen. Vor allem veranlaßt uns die Haltung einiger Abgeordneter der Volkspartei, etwas näher auf die Gesamtfragen der Österreichischen Staatseisenbahnen und ihrer Bediensteten einzugehen. Aber nicht nur die katastrophalen Zerstörungen unseres Verkehrsnetzes sind die Ursache für eine gewissenhafte Prüfung dieser Budgetpost. Wir betrachten es als eine ganz besondere Verpflichtung, uns auch der ungeheuren Schäden anzunehmen, die das Personal zu ertragen und erdulden hatte, und zwar nicht erst seit den Märztagen 1938, sondern schon von jener Zeit her, in der

das österreichische Parlament durch Notverordnungen ersetzt wurde. Es war dies eine Zeit, in der die österreichischen Importeure des deutschen und italienischen Faschismus sich anschickten, das geistige und faschistische Inventar aus ihrer Rüstkammer erbarmungslos gegenüber der Eisenbahnerschaft und den übrigen Arbeitern und Angestellten in Anwendung zu bringen. Sie schufen vorher ein Antiterrorgesetz, um sich selbst des schlimmsten Terrors bis zur Brachialgewalt bedienen zu können. Ein unsagbarer Leidensweg für die Eisenbahner, Pensionisten und Unfallrentner samt ihren Angehörigen begann und wurde völlig zum endlosen Martyrium für Tausende, die zu Sklaven und Gefangenen dekretiert wurden. Machtlos und ohnmächtig waren die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen damals dem Despotismus des schwarzen, grünen und braunen Faschismus ausgesetzt. Die finanziellen, sozialen und dienstrechtlichen Errungenschaften wurden eine Beute der nach rein kapitalistischen Grundsätzen geführten Verwaltungskommission und ihrer politischen Abenteurer. Die von den Eisenbahnern unter der Führung von Tomschik und König erkämpften Rechte gingen der Reihe nach verloren. Schon in der im April 1933 von der Generaldirektion der damaligen Österreichischen Bundesbahnen erlassenen Budgetsanierungsverordnung wurde die Aufhebung einer ganzen Reihe von gesetzlich erworbenen, vom Parlament sanktionierten Rechten verfügt, wie die Aufhebung der Festanstellung, Herabsetzung der Pensionsbemessungsgrundlage auf 78,3 Prozent; Pensionskürzungen wurden bis zu 40 Prozent vorgenommen, Familienzulagen aufgehoben, die Pensionistenbeitragsleistung auf 6 Prozent erhöht, die Nebengebühren und die anrechenbaren Zulagen wurden einer katastrophalen Verkürzung ausgesetzt und schließlich endgültig beseitigt. Dem wurden noch Schädigungen unmenschlichster und unsozialster Art bis zum Jahre 1938 und in der nachfolgenden Zeit angeschlossen. Als Krönung dieses Vernichtungsfeldzuges gesetzlich erworbener Rechte der Eisenbahner wurde am 1. November 1933 von den Verwaltungsjuristen die Einführung eines Schnellverfahrens, so wie es das Standgericht im Strafverfahren war, verfügt und gegen die Eisenbahner erbarmungslos in Anwendung gebracht. Dienstbeschreibungen, cheförzliche Gutachten und verschiedene andere Dinge dieser Art kamen damals zur Einführung. Hunderte von tüchtigen Bediensteten und Beamten, aufrechten Republikanern und treuen Anhängern der Demokratie wurden durch dieses Verfahren aus rein politischen Gründen, um mit dem

„revolutionären Schutt“ aufzuräumen, ihrer Existenz beraubt. Diesem einleitenden Verfahren der Vaterländischen Front und des Kruckenkreuzes folgte die maßlose Verfolgung des Jahres 1934. Im März 1938 fand sie in einem noch höheren Ausmaß durch die entfesselten Wutanfälle des Mächtigen aus dem Bürgerbräukeller ihre Fortsetzung. Die ganze Erfindergabe der damaligen Hochbürokratie wurde in diesem Abschachtungsprozeß des sozialen Rechtes eingesetzt. (Lebhafte Zustimmung bei den Sozialisten.)

Es ist mehr als verständlich, daß die Eisenbahner zu den einzelnen leitenden Beamten der Österreichischen Staatseisenbahnen und ihren Außendienststellen auch heute noch vielfach kein besonderes Vertrauen haben, da ja manche dieser damals führenden Persönlichkeiten heute wieder die tonangebenden Kapitäne unserer Staatseisenbahnen sind.

Ich glaube, wir dürfen es uns ersparen, an die Zeit der dunkelsten Geschichte der österreichischen Eisenbahner, aber auch der übrigen Angestellten mit Namen zu erinnern. Wir denken nur mit Schaudern an einige Herren: Dr. Schöpfer, Ing. Dobravsky, Doktor Krogner, Straßella, Kankovsky und andere mehr, die durch ihre Verelendungspolitik in Hunderte von Eisenbahnerfamilien, in die Reihen der Rentner und Pensionisten namenlosen Schmerz hineingetragen haben. (Lebhafte Zustimmung bei den Sozialisten.)

Die bei den Personalabteilungen der Staatsbahndirektionen und der Generaldirektion eingebrachten Wiedergutmachungsanträge und die in den Dienst- und Personalausweisen aus der Zeit von 1933 bis Mitte März 1938 und in der späteren Zeit bis 1945 eingetragenen politischen Noten sind wahrhaftig Kulturdokumente einer vergangenen Schande. Von der Generaldirektion sind erst 70 amtlich ermittelte Fälle als Wiedergutmachung behandelt worden. Diese Wiedergutmachung ist aber teilweise sehr verschieden von der bevorzugten Behandlung der höheren und höchsten Beamten, die der Wiedergutmachung in erster Linie zugeführt wurden. Wir müssen daher begehren, daß in der nächsten Zeit all den Hunderten von Leuten, denen schwerstes Unrecht zugefügt und denen ihre Grundrechte zerstört wurden, wieder restlos Gerechtigkeit wird. Wissen und Können, Erfahrung und Dienstalter hatten bis zum Jahre 1945 keine Geltung mehr, einzig und allein die politische Note wurde sowohl unter dem Kruckenkreuz als auch unter dem Hakenkreuz zur ausschlaggebenden Qualifikationsurkunde. Es muß daher nach den neuen, auch vom der

Regierung anerkannten sozialen Grundsätzen ein von den gesetzgebenden Körperschaften verbürgtes Dienstrecht der Eisenbahner geschaffen werden, das mit der Überprüfung allen Unrechtes, nicht nur gegenüber einzelnen, sondern gegenüber ganzen Gruppen, und nicht erst mit März 1938, sondern mit dem Beginn der Notverordnungen der Regierung Dollfuß zu beginnen hat. (Zustimmung bei den Sozialisten.)

Das System menschlicher Entehrung fand seine Fortsetzung in einem noch viel höheren Ausmaße nach dem 13. März 1938. Dies enthebt aber die Verantwortlichen des vorhergegangenen Kurses nicht ihrer Schuld, selbst dann nicht, wenn sie auch mit ihren eigenen Einrichtungen ständestaatlicher Unkultur, in einer sehr unfreundlichen Art in den Gestapogefängnissen und Konzentrationslagern mit uns selber Bekanntschaft machten.

Die Eisenbahner Österreichs haben bei ihren Personalvertretungswahlen Ende Oktober 1946, und zwar vom einfachsten Bediensteten bis zu den akademisch Gebildeten, in eindeutiger Weise dahin entschieden, daß sie ihr künftiges Schicksal von der sozialistischen Gewerkschaftsrichtung geformt wissen wollen.

Der Herr Abgeordnete Geißlinger hat es als seine besondere Mission erachtet, anlässlich der Behandlung des Kapitels Verkehr im Finanz- und Budgetausschuß am 27. November 1946 dem Herrn Bundesminister Übeleis Vorwürfe über den Ausgang und das Ergebnis der Personalvertretungswahlen zu machen. Wir haben hier gar keine Veranlassung, die Einstellung unseres Ministers Übeleis besonders zu rechtfertigen. Die Eisenbahnerschaft hat ihm und den Vertrauensmännern der sozialistischen Fraktion ein so überwältigendes Vertrauensvotum gegeben, daß es wirklich nicht dafürsteht, in der Zwergpflanzung der österreichischen Volkspartei bei den Staatseisenbahnen noch länger herumzustöbern. Das verdiente Schicksal hat sie ereilt.

Es wird der neugewählten Personalvertretung mit ihrem Zentralausschuß vorbehalten bleiben, die einzelnen Detailfragen und Spezialgebiete der neuen Besoldungsordnung, des Pensions- und Dienstrechtes, der Arbeitsordnung sowie die übrigen Dienst- und Verdienstanlagen mit der Verwaltung zu behandeln. Wir aber haben hier ein besonderes Recht zu verlangen, daß zunächst einmal allen jenen Bediensteten die Anstellung rückwirkend zuerkannt werden muß, denen sie durch die beiden vergangenen Gewaltregime versagt blieb. Wir haben bereits im Budgetaus-

schuß darauf hingewiesen — und wir ersuchen den Herrn Verkehrsminister, die Generaldirektion sofort dahin anzuweisen —, daß endlich die Stellenpläne erstellt und in Verhandlungen mit den Personalvertretungen in einer den wirklichen Betriebsverhältnissen entsprechenden Art zum baldigen Abschluß gebracht werden. Über die Personalstände herrscht absolut keine Klarheit, wir stimmen hier mit dem Abgeordneten Elser vollkommen überein. Hier ist keine Übersichtlichkeit, sondern ein Durcheinander von Vorschriften erschwert die Ausführung des Betriebsdienstes. Sowohl in der Personal- als auch in der Materialwirtschaft haben sich leitende Beamte bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt in vieler Hinsicht als für diese Posten nicht geeignet erwiesen. Der Verwaltungsapparat muß ehestens und durchgreifend reorganisiert werden. Soll die zukünftige Gestaltung des Verwaltungsapparates unserer österreichischen Staatseisenbahnen von mehr Erfolg begleitet sein, dann müssen eben die älteren leitenden Beamten auf alle Fälle ihrem gewiß nicht unverdienten Ruhestand zugeführt werden.

Bei dieser Gelegenheit ist es eine von den Eisenbahnern mit Recht erhobene allgemeine Forderung, daß auch einfachen Angestellten und Arbeitern ohne höhere Vorbildung auf Grund ihrer Tüchtigkeit und ihrer durch einen jahrelangen Dienst nachgewiesenen Befähigung die Möglichkeit gegeben wird, höhere Stellen, ja selbst Verwaltungsstellen zu erreichen.

Nun zu einem anderen Kapitel: Die bisherige Tendenz der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, daß Arbeiten, die in den eigenen Werkstätten und im Bahnerhaltungsdienst vom eigenen Personal ausgeführt werden können, in einem nicht zu rechtfertigenden Ausmaß der Privatindustrie abgegeben werden, erfüllt uns mit größter Besorgnis. Die Eisenbahner lehnen diese Methode einmütig und entschieden ab. Es kann nicht genug davor gewarnt werden, den Versuch zu machen, an Privatunternehmungen Arbeiten abzugeben, die in den eigenen Werkstätten und Arbeitsstellen ausgeführt werden können. Eine jahrzehntelange Tradition hat gelehrt, daß die Reparaturen an Betriebsmitteln zweckmäßig nur in den eigenen Werkstätten der Staatsbahn vorgenommen werden können. Würde man diese Arbeiten an die Privatindustrie abgeben, dann würde diese gegenüber den Staatsbahnen eine Monopolstellung erlangen, und dies müßte mit der Zeit zu unerträglichen Verhältnissen führen. Wir wollen doch die Privatindustrie verstaatlichen, nicht aber staatliche Unter-

nehmungen der privaten Ausbeutung ausliefern.

Wir verlangen vor allem, daß hier die Betriebsdemokratie in die Tat umgesetzt werde. Wir haben absolut kein Bedürfnis danach, in einem Volksstaat einzelne Diktatoren in den Staatsbetrieben von der Verwaltung und von privater Seite aus diktieren zu lassen. Die staatsbahneigenen Werkstätten sind eine organische Notwendigkeit. Wir verlangen ihren Ausbau zu modernen, allen Anforderungen der Zukunft gewachsenen Zweckbetrieben. Die Privatindustrie hat in der Vergangenheit auf diesem Gebiet versagt. Es würde den äußersten Widerstand hervorrufen, wenn weiter solche Versuche gemacht werden sollten. Sie sind unökonomisch und unrationell und haben nur den Zweck, irgendeinen Arbeitsbereich privaten Interessentengruppen auf Kosten der Allgemeinheit in die Hände zu spielen. Auch für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst verlangen wir auf Grund der äußerst ungünstigen Erfahrungen, die sich auf diesem Gebiet bei der Durchführung von Arbeitsaufträgen durch private Firmen ergeben haben, daß alle Arbeiten von den eigenen Betriebseinrichtungen und dem staatsbahneigenen Personal ausgeführt werden.

Die Abgeordneten der Volkspartei, vor allem die Vertreter der Lohn- und Gehaltsempfänger auf der rechten Seite dieses Hauses, werden vor die Tatsache gestellt, ob sie sich auch im Hohen Haus hier auf die Seite der Unternehmer stellen, so wie sie dies bereits im Unterausschuß des Finanz- und Budgetausschusses getan haben, oder ob sie unserer Entschliebung zustimmen, die die gesetzlich verankerte Garantie dafür schaffen soll, daß Tausenden von Arbeitern die Existenz und die sozialen Grundrechte gesichert werden. Die Sozialistische Fraktion steht geschlossen hinter dem einmütigen Verlangen der Arbeiter und Angestellten unserer Österreichischen Staatseisenbahnen.

Wir können es gewiß verstehen, und auch die Personalvertretungen und die Vertrauensmänner sind dieser Auffassung, dort, wo das eigene Unternehmen keine Betriebseinrichtung und auch nicht das nötige geschulte Personal für einzelne besondere Spezialausführungen besitzt, sollen diese Bauvorhaben zur Ausschreibung an die Gewerbetreibenden und Unternehmer gelangen. Es ist aber undenkbar, und wir können es uns doch bei den Staatsbahnen nicht leisten, daß, wie der Herr Abgeordnete Elser bereits ausgeführt hat, an den Wiener Bahnhöfen 30 bis 40 Unternehmer tätig sind, von denen mehrere nur einen bis fünf Arbeiter beschäftigen, die aber ihre Regien,

ihre Verwaltungsspesen in einem mit ihrer Arbeitsleistung nicht im Einklang stehenden Ausmaß diesem Unternehmen des Staates aufrechnen. Mit diesen Geldern könnten wir viel zweckmäßiger Dutzende von Familienvätern vor dem Abbau retten, die als Inhaber einer gesicherten Existenz das Glück ihrer Familien schmieden könnten.

Die Generaldirektion hat uns hier eindeutige Aufklärung zu geben. Wir verlangen, daß dem Parlament innerhalb des Verkehrsausschusses Rechenschaft abgelegt werde. Die Generaldirektion wird dies hier eingehend zu rechtfertigen haben. Es ist wirklich sonderbar, daß beispielsweise ohne Wissen des Herrn Verkehrsministers 500 Waggons der Simmeringer Werkstätte an eine ungarische Werkstätte in Raab zur Reparatur abdirigiert wurden, obwohl in den eigenen Werkstätten ausreichendes Personal und auch Betriebseinrichtungen hierfür vorhanden wären. (Rufe bei den Sozialisten: Hört! Hört!)

Die Vertrauensmänner des Betriebes bestätigen uns selbst, daß die Materialbeschaffung gewiß ein schwieriges Problem ist. Die Belegschaft brachte aber, als noch keine geordnete Führung der Generaldirektion bestand, mehr Material für die Reparaturen der Waggons auf, als heute die Zentralstelle der Generaldirektion zu beschaffen in der Lage ist.

Eine zweite Sache: die Generaldirektion erteilte an die Privatwerkstätten, und zwar an die Rax-Werke in Wiener Neustadt und die Enzesfelder Metallwarenfabrik, große Arbeitsaufträge. Die Herstellungskosten dieser Reparaturen kamen um mehr als 100 Prozent teurer zu stehen, und zudem stehen die Arbeiten, die von der Privatindustrie ausgeführt wurden, qualitativ denen des eigenen Werkstättenpersonals der Staatseisenbahnen weit nach. Wir verlangen daher, daß die eigenen Werkstätten vollauf ausgenützt und weiterhin ausgestaltet werden, damit alle anfallenden Reparaturen in eigener Regie besorgt werden können. Es bestätigt sich absolut nicht, daß wir eine durchorganisierte Betriebsorganisation haben, wenn, um ein anderes Beispiel zu nennen, in der bahneigenen Simmeringer Werkstätte in jeder Woche ein Tag für Aufräumarbeiten eingeschaltet werden muß, weil das notwendige Material, wie Bleche, Holz, Glas und anderes mehr, für die anfallenden Reparaturen fehlt. Beispielsweise wurden in der genannten Werkstätte von eigenen Leuten im Monat Juni 147 Waggons repariert, während im November nur mehr 90 in Arbeit genommen werden konnten, da es eben an dem

genannten Material fehlte. Es ist nicht immer der Materialmangel allein, sondern es fehlt vielfach die richtige und zweckmäßige Einteilung. Es soll daher nicht irgend jemand ungerechtfertigt mit diesen Dingen belastet werden. Wir verspüren es selbst draußen in den Betrieben, wie unendlich schwierig es für die verantwortlichen Faktoren ist, unter den Besatzungsverhältnissen wirklich ökonomisch und zweckmäßig zu arbeiten. Das soll die vollauf berechnete Entschuldigung sein, die uns vielfach entgegengebracht wird.

Es wird sich daher als notwendig erweisen, daß sich das Hohe Haus im Verein mit der Gewerkschaft der österreichischen Eisenbahner bemüht, hier nicht neuerdings soziale Ungerechtigkeiten zu begehen, bevor noch überhaupt von einer Gutmachung gesprochen werden kann. Diese Methode widerspricht den sozialen Grundsätzen unseres Volkes und Staates und steht auch im Widerspruch zu dem von der Regierung gegebenen Versprechen. Den beabsichtigten Abbaumaßnahmen kann am wirksamsten dadurch begegnet werden, daß alle diese anfallenden Arbeiten vom eigenen Personal ausgeführt werden. Die Sozialistische Fraktion ist der Ansicht, daß auch eine Überschreitung der Budgetpost in dem Kapitel Wiederaufbau, für welches 12.000 Arbeiter vorgesehen sind, durchaus zu rechtfertigen wäre. Es ist uns völlig unverständlich, daß das Finanzministerium, das Bundeskanzleramt und einzelne Inspiratoren der Generaldirektion, im Budget, wie aus der dortigen Post zu entnehmen ist, nur 66.000 Bedienstete in Aussicht genommen haben. Auch der Herr Verkehrsminister bestätigt diese Ansicht als den Verhältnissen absolut nicht entsprechend. Wir dürfen auch darauf verweisen, daß es 1932 64.000 Bedienstete waren. Es wird hier die besondere Aufgabe der Gewerkschaft der österreichischen Eisenbahner mit ihrer Personalvertretung sein, Vorsorge zu treffen, daß der Abbau, soweit er nicht überhaupt zu verhindern ist, nach menschlichen und sozialen Rücksichtnahmen vorgenommen wird. Das ist eine Grundbedingung von uns, die wir auch dann aufrechterhalten müssen, wenn uns andere wirtschaftliche Verhältnisse zu solchen Maßnahmen zwingen. Ich bitte daher das Hohe Haus, sich allen diesen notwendigen menschlichen und sozialen Maßnahmen nicht zu verschließen. Das erste im Staate muß der Mensch und nicht das Material sein! (Beifall bei den Sozialisten.)

Abg. Geißlinger: Hohes Haus! Der Abgeordnete Geißlinger muß sich im Finanz- und Budgetausschuß schändlich

benommen haben. Dafür hat er heute seine Zensur gekriegt. Der nichtsnutzige Kerl ist aber unverbesserlich und wird sich heute wohl oder übel wieder mit Personalfragen beschäftigen.

Wenn ich das also trotzdem tue, so deshalb, weil es meine heilige Überzeugung ist, daß das Personalproblem das Kernproblem für die Gesundung der österreichischen Staatseisenbahnen und ein Kernproblem für die Gesundung der Wirtschaft des ganzen österreichischen Staates ist.

Ich möchte doch noch ein paar Worte zu den Wahlen verlieren. In der Öffentlichkeit ist von den Wahlen bei den österreichischen Staatseisenbahnen sehr viel gesprochen worden und sie haben eine ganz starke Wirkung ausgeübt. Sogar eine solche, daß der Herr Abgeordnete Fischer schon zweimal eine artige, aber recht unbedankte Verbeugung vor der Sozialistischen Partei gemacht und gemeint hat, nun würde der ganz große Erdrutsch bei den so heiß ersehnten Neuwahlen kommen. Ich möchte nun erstmals folgende Feststellung machen: Bei den letzten Wahlen im Jahre 1932 hat die alte christliche Eisenbahner-Gewerkschaft 5 Prozent der Stimmen bekommen. Es hat da eine Zeitung, die „Österreichische Rundschau“, einen hochinteressanten und sehr feinen Artikel gebracht, den ich Ihnen natürlich nicht vorlesen will, aber Ihrer Beachtung empfehle, und hat nachgewiesen, daß ja die österreichischen Staatseisenbahnen immer schon eine ganz starke Domäne der Sozialistischen Partei waren. Bei diesen Wahlen nun hat die Österreichische Volkspartei 65 Prozent bekommen. Sie hat also keinen Rückschritt gemacht. (Abgeordneter Eibegger: Sind Sie die Nachfolger der Christlichsozialen?) Herr Kollege, darf ich Ihnen eines sagen: Die Arbeiterschaft im österreichischen Arbeiter- und Angestelltenbund und in der Österreichischen Volkspartei ist stolz darauf, Nachfolger der alten christlichen Arbeiterbewegung Leopold Kunschaks zu sein! (Beifall bei der Österreichischen Volkspartei. — Lebhaftes Zwischenrufe bei den Sozialisten. — Ruf: Das ist eine Feststellung, auf die wir noch zurückkommen werden!) Ich bitte mir zu erlauben, Ihnen zu zeigen, daß wir einen Grund haben, darauf stolz zu sein. (Ruf bei den Sozialisten: Jetzt wissen wir, wie der Hase läuft!)

Präsident Böhm (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, den Redner nicht zu unterbrechen.

Abg. Geißlinger (fortsetzend): Wir haben diesen Prozentsatz erreicht, obwohl unser damaliger Stock selbstverständlich stark

zurückgegangen ist und Neuaufnahmen nicht auf unser Konto gebucht werden konnten. Und trotzdem waren die Wahlen nicht das Bild der wahren geistigen Zusammensetzung des Personals. Das ist es, was wir im Finanz- und Budgetausschuß festgestellt haben. Ich habe darauf hingewiesen, daß der Druck auf das Personal ein unerhörter war. Ich konnte eine ganze Reihe von Terrorfällen anführen, die alle ganz klar erwiesen sind. (Ruf: Hört! Hört!) Abgesehen von Entlassungen von Kandidaten der Österreichischen Volkspartei nach Veröffentlichung der Kandidatenlisten bis zu schwersten Einschüchterungen ist alles vorgekommen, was mit Demokratie nichts zu tun hat: Entfernung der ÖVP.-Plakate, Verschwindenlassen der ÖVP.- und KPÖ.-Stimmzettel, und so weiter. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß einen Fall angeführt.

Abgeordneter Dr. Koref hat diesen Fall ganz erschrocken in das Gebiet der Lesebuchliteratur verwiesen. Ich erlaube mir, nochmals auf diesen Fall zurückzukommen. Ich erhielt am 28. Oktober einen anonymen Brief, in dem selbst . . . (Ruf: Aha, anonym! Selbst geschrieben! — Stürmische Zwischenrufe und Gegenrufe.) Nur einen Moment Geduld, meine Herren, ich kann nicht alles auf einmal sagen.

In einem Schreiben an mich heißt es (liest): „Am Bahnhof Wien-Nord wurde im Heizhause von den Angestellten der Schlosser Reznicek als Kandidat zu den Personalvertretungswahlen aufgestellt. Dieser wurde unter großen Druck der Sozialistischen Partei gesetzt, besonders durch den Kandidaten Kretschmer. Reznicek wollte nun die Kandidatur aufgeben, aber die Listen waren schon weg. Nun wurde Reznicek bearbeitet — das beweisen Zeugen —, die Sozialistische Partei zu wählen. Bitte, prüfen Sie die Angaben des Reznicek. Ich muß leider ungenannt bleiben, Sie kennen mich aber gut.“ (Lebhafte Zwischenrufe bei den Sozialisten.) Ein Moment! seien Sie doch nicht so ungeduldig, Sie kommen auch noch dran. Ich bin sofort zum Nordbahnhof hinuntergefahren und habe nun ein Protokoll mit unserem Vertrauensmann aufgenommen, der vor zwei Zeugen folgendes angibt: Reznicek war schon zweimal bei mir und erzählte mir unter Tränen, unter welchen Druck sie ihn setzen. Das ist das, was Abgeordneter Dr. Koref ein Schlottermandel geheißt hat — Menschen, die für ihre Existenz fürchten und die Sie verhöhnen und verlachen. Das ist die Kehrseite der Demokratie. (Erregte Zwischenrufe. — Unruhe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.) Unsere Kandidaten waren den größten Ver-

folgungen ausgesetzt, sie wurden als Heimwehrler und so weiter beschimpft, obwohl sie gar keine waren.

Sie setzen ihn unter Druck, er wird schikaniert, bei der Arbeit wird ihm schlechte Arbeit zugewiesen, so daß er sich unter diesem Druck von der Österreichischen Volkspartei abgewendet hat. Nun ist im Heizhaus eine Affiche angeschlagen, worin er selbst erklärt hat, daß er mit der Österreichischen Volkspartei nichts mehr zu tun hat. Nun, Hohes Haus, läßt sich aber an dem Wahlergebnis nichts ändern. (Ruf: Nein! — Heiterkeit.) Warten Sie, wir haben ja wieder Wahlen und bis zu diesen Wahlen werden Sie Ihr Rigoroseum ablegen, und wir werden schauen, was da herauskommt. Ich habe erst jetzt wieder aus der Steiermark eine ganze Liste pikanter Fälle bekommen, die ich deswegen nicht bringe, weil ich sie noch nicht überprüft habe und ein anständiger Demokrat bin und bleiben will. (Zwischenrufe bei den Sozialisten.) Wir beugen uns der Abstimmung und arbeiten im Rahmen der uns gegebenen Möglichkeiten in der Personalvertretung und im Zentralschluß mit. Die Tatsache besteht aber, daß die Sozialistische Partei mit 80 Prozent der Stimmen und Mandate im neuen Zentralschluß sitzt und damit unter den heutigen Machtverhältnissen eine unerhörte Gewalt in den Händen hat. (Abg. Frühwirth: Bitte, keine Ziffernfälschungen! Es sind 81 Prozent!)

Mein lieber Herr Kollege, Sie machen sich einen Witz aus einer Sache, die für die Eisenbahnerschaft und unser Vaterland sehr ernst ist. Nun befaßt sich aber nicht nur der Zentralschluß und die Gewerkschaft mit den Personalangelegenheiten — und wenn der Herr Kollege Voithofer auf mich noch so böse ist —, auch der Herr Minister befaßt sich oft und mehr als gut ist mit der Sache. In seinem Schlußwort im Finanzausschuß hat er ein neues, ganz interessantes Geständnis gemacht: er habe die Absicht, eine Reihe von Stellen, die bisher Akademikern vorbehalten waren, Nichtakademikern anzuvertrauen. (Lebhafter Beifall bei den Sozialisten.) Wenn wir nun wüßten, daß das eine demokratische Geste ist, und wenn wir wüßten, daß damit dem Kleinen eine Aufstiegsmöglichkeit gegeben werden soll, dann würden wir uns über eine solche Maßnahme ehrlich freuen. Aber die Erfahrung lehrt uns, daß es anders ist. Wir haben zwischen 1934 und 1938 einen ganz jungen Beamten zur Bahn bekommen, einen Bäckergehilfen, der sicherlich ein tüchtiger Kerl ist. Er hat in seiner Freizeit die Matura gemacht, gewiß eine ansehnliche Leistung, vor der wir uns

beugen. Aber dieser junge Beamte ist unter den Nazi Oberinspektor geworden. Jeder Eisenbahner weiß, daß das immerhin auch eine Karriere ist. Nun taucht dieses Phänomen auf und wird mit aller Gewalt weitergeschoben, um ihm im Personalreferat eine maßgebende Stelle zu schaffen. Man hat sich zuerst mit aller Gewalt bemüht, das in Villach durchzusetzen. Als aber die Geschichte eine Polemik ausgelöst hat, ist man zurückgewichen, und ich bin überzeugt, daß der Mann im Zuge eines Schubs offenbar in der Generaldirektion wieder auftauchen soll. Dieses Wiederauftauchen ist, seien Sie sich darüber klar, wenn wir alle Demokratie in Ehren halten, nicht zuzugeben. So hat der Herr Abgeordnete Voithofer in bewegten Worten darüber Klage geführt, daß in der Zeit der Vaterländischen Front und der Nazi ausschließlich das Parteibüchel und die politische Zugehörigkeit maßgebend waren.

Meine Damen und Herren, eine Frage: Wollen Sie die Tradition der Vaterländischen Front und der Nazi auf diesem Gebiete fortsetzen? (Heiterkeit und Zustimmung bei der Österreichischen Volkspartei. — Zwischenrufe bei den Sozialisten.) Wir wissen, daß die Wahlen in den Zentralstellen für die Sozialistische Partei kein günstiges Bild gebracht haben, obwohl man sich ehrlich bemüht hat, an Stelle der gerade dort mit sehr viel Energie über Auftrag des Herrn Ministers entfernten Nationalsozialisten brave sozialistische Parteigänger hineinzubringen. Dort muß nun eine Bresche gebrochen werden. Die Akademiker sind für die Sozialisten ein unverlässliches Element, und so werden diese Leute einfach ausgetauscht, und als einer der ersten sollte ein Jurist des Personaldienstes daran glauben, der einer der fähigsten und erfahrensten dieses Dienstes ist und für dessen Entfernung der fadenste Vorwand gesucht wurde, den man sich denken kann.

Und nun schauen Sie sich diese Konstellation an: auf der einen Seite ist ein allmächtiger Zentralausschuß der Personalvertretung, auf der anderen Seite ein, wie man so schön sagt — man kriegt die Ganslhaut, wenn man diese ominösen Worte hört —, vom letzten „Reaktionär“ und von „faschistischen Elementen“ gesäubertem höherer Beamtenkörper. (Heiterkeit bei der Österreichischen Volkspartei. — Lebhaftes Zwischenrufe der Sozialisten. — Unruhe.) Wir reden noch darüber! Und über allem ein Minister, der ganz klar den Weg der Sozialistischen Partei geht, und das alles in einem Staat, in dem sich heute noch trotz allem mehr als die Hälfte für die Österreichische Volkspartei entschieden hat. Daher geht unsere ganz kategorische For-

derung dahin, die Personalwirtschaft von der zuständigen Personalabteilung führen zu lassen. Wir verlangen, daß die Leitung der Österreichischen Eisenbahnen nackensteifer werde und stärker ihre Interessen vertrete und daß Klarheit geschaffen werde zwischen den Agenden, die Agenden der Generaldirektion sind, und denen, die in das Ressort des Herrn Ministers fallen.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einige Worte zu dem in Vorbereitung stehenden Bundesbahngesetz sagen. Im Entwurf ist alle Macht in die Hände des Verkehrsministers gelegt. Dagegen werden wir uns nach diesen Erfahrungen wehren. Wir können diese Machtposition nicht auch noch in diesen ganz fein ausgeklügelten Apparat einbauen. Wenn schon die Regierung die Entscheidungen treffen soll, dann soll die gesamte Regierung entscheiden, in der alle drei Parteien vertreten sind.

Der Entwurf hat noch größere Gefahren in sich: er verlangt die Erhaltung des Bahneigentums und der Fahrbetriebsmittel auf modernstem Stand, und zwar aus eigenen Mitteln. Rücklagen sollen aus den Einkünften geschaffen werden und vorerst zum Wiederaufbau der Eisenbahnen verwendet werden. Und so gibt es eine Reihe von Forderungen, die die ganz große Befürchtung aufkommen lassen, lieber Herr Kollege Voithofer, daß auch dieses Bundesbahngesetz, das heißt die Sanierung und die Selbständigkeit der Österreichischen Staatseisenbahnen, die Eisenbahnerschaft bezahlen muß. Auch dagegen werden wir uns ganz energisch zur Wehr setzen müssen. (Zwischenrufe bei den Sozialisten.)

Im Zusammenhang damit die Frage der Wiedergutmachung! Und da erlaube ich mir, Ihnen, Herr Minister, den Fall Enzinger in Erinnerung zu rufen: Enzinger war ein einfaches Mitglied der christlichen Eisenbahnergewerkschaft. Er ist nie in einer Selbstschutzorganisation oder sonst irgendwo dabei gewesen. Enzinger ist nach dem Einmarsch der Nazi sofort von St. Pölten ins Werk Wörth versetzt worden. Als die Nazi verschwunden waren, ist er mit einer ungeheuren Freude mit seinem Gesuch um Wiedergutmachung gekommen, in dem er nichts verlangt hat als die Rückversetzung zur Werkstätte St. Pölten. Das Gesuch hat selbstverständlich die Verwaltung glatt passiert und ebenso selbstverständlich den Zentralausschuß. Und erst als es zum Obmann des Aktionsausschusses in der Werkstätte St. Pölten gekommen ist, hat dieser gesagt: Nein! Und nun haben wir uns beschwert und uns bemüht, haben eine parlamentarische Interpellation eingebracht, haben alles darangesetzt, diesen

glatten Rechtsfall, diesen glatten Wiedergutmachungsfall zu erledigen — es ist nicht gelungen, weil der kleine Obmann des Aktionsausschusses stur nein gesagt hat. Und auch der Herr Minister hat mir bis heute keine Antwort gegeben, nur der zuständige Beamte der Generaldirektion hat mich gefragt, ob wir es riskieren wollen, daß ein Streik in der Werkstätte St. Pölten ausbricht. (Entrüstungsrufe bei der Österreichischen Volkspartei. — Lebhaftige Gegenrufe bei den Sozialisten.)

Sehen Sie, das ist aber nicht der einzige Wiedergutmachungsfall, es gibt deren noch eine ganze Reihe. Und jetzt lassen Sie mich Ihnen in diesem Zusammenhang einmal ganz klar und deutlich etwas sagen: Man fuchelt heute noch mit den Begriffen „Faschist“, „Arbeitermörder“ und dergleichen herum, man versucht dabei immer wieder, neue Wunden aufzureißen. Und nun sage ich Ihnen: Ich, der durch Jahrzehnte mit Ihnen durch die Arbeit für die Arbeiter und Angestellten aufs engste verbunden war, ich, der ich Ihnen immer ganz nahe gestanden bin, ich, der ich in der Schule Kunschaks die Demokratie gelernt habe, ich, der ich in den Jahren 1934 bis 1938 mit Kunschak zusammen den Kampf für die demokratische Idee unentwegt geführt habe, ich, der im Moment, als die Führer des Republikanischen Schutzbundes in den unseligen Februartagen schnöde ihre Leute verlassen und einen aussichtslosen Kampf auf den Barrikaden weiterführen ließen, diese Menschen, soweit sie zu mir gekommen sind, geschützt habe — wenn Sie es nicht glauben, fragen Sie in der Eisenbahnwerkstätte Floridsdorf an, ob dies den Tatsachen entspricht oder nicht, daß ich immer hilfsbereit diesen Menschen zur Seite gestanden bin —, ich sage Ihnen heute: lassen wir endlich einmal dieses Wühlen in den Wunden! Und lassen Sie sich eines sagen, daß es in der ganzen Weltgeschichte keine Revolution mit Rückversicherung gibt und in der ganzen Weltgeschichte, wenn eine Revolution ausbricht, auf der einen oder anderen Seite der unterliegende Teil, leider Gottes, seine Rechnung zahlen muß. Aber wer nichts anderes getan hat — und merken Sie sich das doch einmal, meine lieben Kollegen, es sind hüben und drüben bei Ihnen und auch auf der anderen Seite Arbeiter gestanden, die nichts anderes getan haben, als nach bestem Wissen und Gewissen ihr Vaterland, sei es vor dieser Idee oder vor jener Idee, verteidigt haben —, der darf doch in Zukunft nicht mehr verfolgt werden. Lassen Sie uns endlich einmal gegenseitig über diesen Gräbern die Hände reichen. Ich weiß, daß Sie damit ein großes Agitationsmittel aus Ihrer Hand geben. Aber glauben

Sie nicht, daß auch die schärfste Waffe einmal stumpf und sinnlos wird, wenn man sie endlos und sinnlos immer wieder gebraucht? Ich bin der Auffassung, wir sollen endlich einmal lernen, vorwärts zu schauen und Gräber zu schließen über unseren Toten, die wir, Gott sei's geklagt, nicht mehr zum Leben erwecken können und deren Tod wir durch gegenseitiges Verständnis vielleicht doch hätten verhüten können. (Ruf bei den Sozialisten: Sie reden sich leicht, das sind unsere Gräber und unsere Toten!) Herr Abgeordneter! Sie sind in keinem Grab und Ihnen ist auch nichts geschehen. Die am lautesten schreien, sind halt immer die, denen am wenigsten geschehen ist. (Heiterkeit und Zustimmung bei der Österreichischen Volkspartei. — Zwischenrufe der Sozialisten.)

Und noch eine Personalfrage: Bange Sorge ergreift unsere Pensionisten. Eine Reihe von Begünstigungen hat auf die Ruheständler keine Anwendung gefunden. Dazu kommt noch die bange Frage: was geschieht mit ihnen, wenn das Bundesbahngesetz seine Annahme findet? Diese Frage empfinden wir Aktiven von heute, die Ruheständler von morgen, ebenso quälend. Wir werden anlässlich der Verabschiedung des Bundesbahngesetzes noch Gelegenheit nehmen, auf diese Frage zurückzukommen. Bis dahin aber lenken wir die Aufmerksamkeit des Herrn Verkehrsministers und des Herrn Finanzministers auf die Sorgen dieser armen, alten, notleidenden Leute.

Es ist heute schon über den Wiederaufbau gesprochen worden. Im Budget ist eine entsprechende Summe für den Wiederaufbau eingesetzt. Herr Ministerialrat Osterseitz hat einen Wiederaufbauplan ausgearbeitet, der sich sehen lassen kann. Und nun würden wir zum Beispiel 40.000 t Eisen für diesen Plan brauchen. Nach den Mitteilungen des Beschaffungsdienstes sind es aber nur 1000 t, die uns eingeräumt werden sollen. Das reicht nicht einmal für die im Programm vorgesehenen Schienennägel aus. Eine ähnliche Situation ergibt sich bei der Kohle. Seit Menschengedenken haben sich die Eisenbahnen die Kohle immer selbst beschafft und sind die Bahnen der größte Konsument auf dem Kohlenmarkt gewesen. Nun untersteht die Kohlenbewirtschaftung dem Handelsministerium. Unterdessen ist auch das Verkehrsministerium geschaffen worden, und nun geht die Kohlenbeschaffung einen Instanzenzug, der geradezu quälend ist.

Wir haben bei den alten Österreichischen Bundesbahnen und auch noch später dafür Vorsorge getroffen, daß wir selbst genug Energie erzeugen konnten. Nun ist das „Energiediktatorium“ darangegangen — ich habe es

im Finanzausschuß gesagt —, den Werken der Staatseisenbahn täglich einfach 120.000 Kilowattstunden abzustreichen und sie nach Bayern hinüber zu liefern. Man gebe endlich den österreichischen Staatseisenbahnen in diesen und ähnlichen Fragen die Möglichkeit, sich um ihre Wirtschaft selbst zu kümmern; dann wird der trostlose Zustand aufhören, daß wohl jeder an den Eisenbahnen eine harte und unverdiente Kritik übt, dabei aber vergißt, daß man diesem Institut nach allen Regeln der Kunst den Lebensnerv nimmt.

Man vergesse darüber nicht, daß die österreichischen Staatsbahnen nicht nur ein eminent wichtiges wirtschaftliches Instrument des österreichischen Staates sind, sondern daß sie auch im internationalen Verkehr mit der Welt wieder ein Devisenbringer ersten Ranges werden müssen. Wenn die Eisenbahner alles daransetzen, dieser Aufgabe zu dienen, dann möge der Staat, für den diese Arbeit geleistet wird, das Seine dazu beitragen, damit diese Arbeit in seinem eigenen Interesse mit Erfolg zu Ende geführt werden kann.

Nun möchte ich ein letztes Wort über eine Sache sagen, die allerdings nicht streng in dieses Kapitel gehört.

Wir sehen im Kapitel Handel und Wiederaufbau eine Post Fremdenverkehr mit 500.000 S veranschlagt. Ich weiß, daß wir momentan daran nichts ändern können, aber ich hoffe — wir haben uns diesbezüglich bereits an den Herrn Finanzminister gewendet —, daß man im Laufe des Finanzjahres vielleicht doch die Bedeckung dafür finden wird, damit dieser Betrag noch entsprechend erhöht wird. Verlangt wurden 800.000 S, 500.000 S werden nur bewilligt. Dabei handelt es sich aber darum, unsere Fremdenverkehrswerbung im Ausland entsprechend aufzubauen, nicht etwa durch ein Aufziehen großer Ämter und Büros, sondern dadurch, daß man sich mit verschiedenen Menschen in Verbindung setzt, die höchstens eine Schreibkraft haben und die nun mit den in den größten Zentren des Auslandes zuständigen Stellen alles daransetzen, um den Fremdenverkehr zu uns herein zu leiten. Wie wichtig diese Frage ist, möge daraus ersehen werden, daß das österreichische Handelsbilanzpassivum im Jahre 1937 durch die Deviseneingänge aus dem Auslandsfremdenverkehr um 170 Millionen Schilling verringert wurde. Wenn man nun in Betracht zieht, daß das alte Österreich in der Verkehrswerbung über ein Jahresbudget von rund 25 Millionen Schilling verfügte, dann glaube ich mit Recht das Ersuchen aussprechen zu dürfen, daß diese

Angelegenheit in irgendeiner Form doch noch günstig erledigt werde.

Ich will nun abschließend darum bitten, man möge sich in den Fragen des Verkehrs ganz ernstlich darüber klar werden, daß dieses Kapitel von so eminenter Bedeutung ist, daß wir uns auf diesem Gebiete nicht von parteipolitischen Erwägungen leiten lassen dürfen, sondern daß wir miteinander und füreinander alle Kräfte anstrengen müssen, um auf diesem Gebiete in Ordnung zu kommen und den österreichischen Verkehr im Dienste der österreichischen Wirtschaft wieder flott zu machen. (Lebhafter Beifall bei der österreichischen Volkspartei.)

*

Während obiger Ausführungen hat der Präsident den Vorsitz übernommen.

Abg. Petschnik: Hohes Haus! Die Eisenbahner sind innerhalb des österreichischen Staates bestimmt eine Gruppe, die einen der wichtigsten Dienste versieht, und man kann an ihren Nöten und Sorgen also nicht ohne weiteres vorübergehen. Daher ist es wohl selbstverständlich, daß wir diese Gelegenheit benützen, um die Nöte der Eisenbahner aufzuzeigen.

Neben den Ernährungssorgen, die ja alle Arbeiter dieses Staates haben, haben die Eisenbahner die größten Sorgen bei der Wohnungsbeschaffung. Wir wissen, daß die Eisenbahner ihre Wohnungen und Dienstwohnungen in der Nähe der Bahnhöfe haben müssen. Der Luftkrieg hat nun diese Wohnungen zum größten Teil zerstört. Wir finden heute Eisenbahner draußen in die Dörfer, ja, ich kann sagen, in die Täler umquartiert. Stundenweit müssen sie daher zu Fuß marschieren, um ihren Dienort zu erreichen. Sie können ihre Räder nicht benützen, weil es jetzt weder Fahrradmäntel noch -schläuche gibt. Sie müssen diese Wege mit schlechtem Schuhwerk und in schlechter Kleidung zurücklegen. Wir müssen uns daher fragen, können diese Menschen in den Notwohnungen, die meist überbelegt sind, wohnen und sich ausruhen? Wir haben ja festgestellt, daß Eisenbahner in Wohnungen, bestehend aus Zimmer und Küche, mit einem Belag von oft acht bis zehn Personen hausen. Diese Menschen kommen daher ermüdet zum Dienst. Dies bedeutet eine Betriebsgefahr und eine erhöhte Unfallgefahr für sie selbst.

Wir müssen aber feststellen, daß von Seiten der Verwaltung nicht alles unternommen wird, um die Wohnungsfrage für die Eisenbahner zu lösen. Gleichwohl gibt es brauchbare Möglichkeiten, um dieser Wohnungsfrage näherzutreten. Die Eisenbahner haben eine Bau- und Siedlungsgenossenschaft, die auch noch unfertige Wohnungen auszu-

bauen hat. So sehen wir zum Beispiel in Graz, Mürtzuschlag, Villach, Bruck, Innsbruck und Wien unfertige Wohnungen. Die Verwaltung muß daher alles daransetzen, um dieser Genossenschaft helfend beizuspringen, und andererseits trachten, auch selber neue Wohnungen zu schaffen. Namens meiner Klubfreunde haben wir im Unterausschuß einen Antrag gestellt, es möge von den im Kapitel 29, § 1, vorgesehenen Betriebsausgaben von 160.638.000 S ein größerer Betrag zur Beschaffung von Wohnungen freigemacht werden. Unverständlicherweise ist dieser Antrag von der Mehrheit im Unterausschuß abgelehnt worden. Dieser Antrag ist daher von uns als Minderheitsantrag angemeldet worden, und wir glauben schon, daß es auch auf der rechten Seite keinen Eisenbahner und daß es hier keinen Gewerkschafter gibt, der gegen diesen Antrag stimmen wird, wenn er es im Interesse der arbeitenden Menschen ehrlich meint.

Wie mit den Wohnungen, so steht es auch mit den Dienstunterkünften für das fahrende Personal. Wir müssen feststellen, daß diese Unterkünfte schlecht, unmodern und unhygienisch sind, daß die Betten unrein, die Decken ungenügend sind und daß die Strohsäcke aller Beschreibung spotten. Es ist eine Schande für die Eisenbahnverwaltung, wenn man auf den Domizilbahnhöfen draußen sieht, wie die Eisenbahner zu den Güterzügen hingehen und sich Stroh beschaffen müssen, um die Strohsäcke zu füllen, um anständig schlafen zu können. Die Eisenbahner sind so bescheiden, daß sie wissen, sie können von der Verwaltung nicht neue Matratzen verlangen. Aber daß man ihnen wenigstens die Strohsäcke anständig füllt, das glauben wir von der Bürokratie der Verwaltung schon verlangen zu können.

Daher ist es unsere Forderung, daß neue Unterkünfte errichtet, die bestehenden ausgebaut und modern ausgestattet werden. Weg auch mit dem Namen „Kaserne“! Wir wollen keine Kasernen mehr, sondern Unterkünfte, die arbeitender Menschen wirklich würdig sind.

Ein besonderes Kapitel für unsere Eisenbahner bildet die Frage der Bekleidung. Der österreichische Eisenbahner hat durch sein vornehmes Auftreten, durch seine Höflichkeit und seine anständige, nette Kleidung, Weltruf gehabt. Jeder Fremde hat gestaunt, wenn er über die Grenze Österreichs gekommen ist und gesehen hat, wie nett ihn der österreichische Eisenbahner begrüßt hat. Heute müssen wir feststellen, daß der österreichische Eisenbahner in Lumpen gehüllt daherkommt und daß es ihm förmlich unangenehm ist, wenn er in den

Dienst gehen muß, weil er sieht, wie desolat er aussieht. 35.000 Eisenbahner sind verpflichtet, das Dienstkleid, die Uniform zu tragen. Die Verwaltung hat in den letzten Monaten nur 1360 Blusen, 950 alte, umgearbeitete Wintermäntel und 110 neue Wintermäntel aufgebracht. Ähnlich ist es beim Werkstättenpersonal, dem Zugsförderungspersonal und den Oberbauarbeitern draussen, die unbedingt eine Schutzkleidung bei den Arbeiten benötigen. Diese Arbeitsschutzkleidung ist für die 30.000 Bediensteten nicht zu erreichen, sie ist einfach nicht aufzubringen. Die Verwaltung hat in den letzten Monaten an Schutzkleidung für diese 30.000 Bediensteten bloß 1430 Hosen und 1600 Blusen aufgebracht.

Nun hörten wir durch einen Zufall, daß die Schweizer Eisenbahner bereit wären, den Österreichischen Staatseisenbahnen 5000 Meter Stoff zur Verfügung zu stellen. Sie verlangen die Bezahlung nicht sofort, das könnte später geschehen, die Kosten könnten im Verrechnungsverkehr mit den Frachten ausgeglichen werden. Wie wir hören, wäre das Handelsministerium damit einverstanden, auch die Nationalbank ist einverstanden, aber wir glauben, daß diese Aktion deshalb nicht oder nicht mit dem nötigen Tempo durchgeführt wird, weil die Bürokratie nicht die nötige Umsicht hat, da in der Generaldirektion Menschen sitzen, die den notwendigen Schwung nicht aufbringen.

Wir brauchen für die Eisenbahner zur Zeit 60.000 Paar Schuhe, und das ist jedem verständlich, weil der Verschleiß der Schuhe bei keinem Beruf so groß ist wie bei den Eisenbahnern. Aufgebracht wurden von der Verwaltung bloß 3900 Paar Schuhe. Der Zentralausschuß der Personalvertretung hat 6600 Paar Schuhe aufgebracht, doch ist dies gegenüber den 60.000 Paar natürlich durchaus ungenügend. Die Lage bezüglich der Fußbekleidung ist deshalb verschärft, weil der Mangel an Leder in den eigenen Reparaturwerkstätten der Eisenbahner groß ist und diese Werkstätten nicht genügend mit Leder versorgt werden. Unter den Eisenbahnern sind eine Menge Heimkehrer, die gerade in der letzten Zeit aus der Gefangenschaft zurückkamen. Auch diesen Heimkehrern, die ja meist ohne Schuhe oder zumindest mit schlechten Schuhen ihren Dienst antreten, können keine Schuhe gegeben werden, weil der Eisenbahn keine zur Verfügung gestellt werden.

Die schlechte Bekleidung und die schlechte Beschuhung haben zur Folge, daß der Krankenstand unter den Eisenbahnern in den letzten Wochen bedenklich angestiegen ist. Wir glauben aber, wenn in der Verwaltung,

in der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, die nötige Umsicht vorhanden wäre, dann könnte diese Frage, wenn schon nicht ganz, so zum mindesten: zum Teil gelöst werden.

Ich muß nun hier im Hause an den Herrn Minister neuerdings das Ersuchen richten, endlich eine Verjüngung in der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen durchzuführen. Ich bin überzeugt, wenn sie durchgeführt wird, dann könnte für die Eisenbahner und damit für die gesamte österreichische Öffentlichkeit viel mehr geschehen.

Bei den Österreichischen Staatseisenbahnen haben wir nun schon Jahre hindurch auch ein buchstäbliches Pensionistenelend. Es muß festgestellt werden, daß unsere Altpensionisten schlechter daran sind als die Sozialrentner. Wir haben bei den Eisenbahnern sechs bis acht Gruppen von Pensionisten, und es ist unsere alte Forderung, man möge endlich die Pensionisten in eine Gruppe zusammenschließen, damit die Altpensionisten und alle übrigen Abstufungen wegfallen. Für alle Pensionisten muß ein gleiches Recht geschaffen werden. Wir sehen daher mit Bangen in die Zukunft, wenn in den letzten Wochen eine neue Gruppe von Pensionisten geschaffen wurde. Die Ortsklassen sind weggefallen, es gibt nun die Gruppe S plus 3, und wir sehen jetzt, daß die Pensionisten, die vor dem 1. September 1946 in Pension geschickt wurden, zu Unrecht nach der alten Ortsklasseneinteilung in Pension gehen mußten, so daß also sogar eine neue Gruppe von Pensionisten geschaffen ist, die benachteiligt wurde. Man muß auf jeden Fall versuchen, das zu verhindern. Wir bitten daher den Herrn Minister, dieser Ungerechtigkeit, wenn es irgendwie möglich ist, zu steuern.

Wenn wir schauen, welche Pensionen wir haben, so sehen wir aus einem Auszug aus dem Monat Oktober, daß bei den Österreichischen Staatseisenbahnen 42.000 Menschen waren, die eine Pension bis zu 200 S hatten. In diese Gruppe gehören auch jene Menschen, die 50 bis 60 S Pension haben, dort sind alle unsere Witwen, unsere alten Altpensionisten, und diese leiden die bitterste Not. Wir sehen, daß 12.000 Pensionisten eine Pension bis 300 S und nur 2353 Pensionisten eine Pension über 300 S haben. Daher ist es verständlich, daß auch uns aktiven Eisenbahnern die Frage der Pensionisten am Herzen liegt und daß wir sie in ihren gerechten Forderungen mit allen Mitteln unterstützen.

Die Pensionisten fordern, man möge ihnen zugestehen, daß die Teuerungszulage von 30 S bis zu einer Pension in der Höhe von 300 S

gewährt wird. Man möge den Pensionisten die Kinderzulage mit 20 S festsetzen und man möge den Haushaltszuschuß von 20 S gewähren. Es mögen auch endlich einmal die Akontozahlungen ihrer Pensionen aus dem Jahre 1945 einer Regelung unterzogen werden.

Wir Eisenbahner haben vor 1934, wenn wir in den Dienst gegangen sind, das ruhige und angenehme Gefühl gehabt: Wenn dir etwas passiert, ist für dich gesorgt. Wir hatten eine gut geführte und gut ausgebaute Unfallversicherungsanstalt. Leider ist nach 1934 das Unfallversicherungsgesetz der Eisenbahner verwässert und in späterer Folge in der Nazizeit gänzlich unwirksam geworden. Heute bangt jeder Eisenbahner, wenn er in den Dienst geht, weil er nicht weiß, was seine Familie und er selbst bekommen würde, wenn er einen Unfall erleidet. Daher geht unsere Forderung dahin, daß das Unfallgesetz der Zeit vor 1934 für uns Eisenbahner so rasch wie möglich wiederum eingeführt wird.

Außerdem ist das eine Forderung, die im Zusammenhang mit der weiteren sozialpolitischen Gesetzgebung steht. Unsere gesamten sozialpolitischen Einrichtungen mögen wieder in unsere eigene Verwaltung übergeben werden. Die Eisenbahner, die Aktiven und die Pensionisten, wurden in der Nazi-Aera gezwungen, ihre Gehälter und ihre Pensionen durch die Spar- und Darlehenskasse — kurz gesagt: Sparda — anweisen zu lassen. Heute sehen wir, daß die dort eingelegten Spargroschen der Eisenbahner eingefroren sind. Wir müssen an den Herrn Verkehrsminister das Ersuchen richten, er möge im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister Wege suchen, daß uns Eisenbahnern die Gelder, die wir gezwungenermaßen in der Sparda liegen haben, freigegeben werden.

Wir Eisenbahner haben auch die Sorge um unsere Kinder. Genau so wie bei anderen Arbeitern draußen sind unsere Kinder unterernährt und tuberkulosegefährdet. Der Herr Minister wird es nicht wissen, daß die Bürokratie beabsichtigt, die Kinderheime der Eisenbahner aufzulösen und sie für andere Zwecke zu verwenden. In Kärnten, in Sankt Urban am Ossiachersee, befindet sich ein Kinderheim, welches nahe beim See liegt und ein eigenes Kinderbad hat. Dieses Kinderheim könnten wir mit anderen Heimen, die sich ebenfalls dort befinden, mit ausländischer Hilfe aktivieren. Wie ich hinausgekommen bin, um Erhebungen zu pflegen, mußte ich zu meinem Entsetzen feststellen, daß die Eisenbahnverwaltung in diesem Kinderheim eine Bahnmeisterschule eingerichtet hat und im Begriff ist, das Kinderheim umzubauen. Eine

Bahnmeisterschule kann man irgendwo unterbringen, aber ein Kinderheim an einem herrlichen See, in einem sonnigen Land; kann man nicht so schnell errichten. Daher, sehr verehrter Herr Minister, bitten wir, der Eisenbahnverwaltung den Auftrag zu geben, diese Arbeiten schleunigst einzustellen und das Heim für die Kinder zur Verfügung zu stellen.

Im Ausschuß hat sich der Herr Kollege Abgeordneter Geißlinger an die Klage-mauer gestellt und sich über den Ausgang der Personalvertretungswahlen beklagt. Es ist ja richtig, es war ein Erdbeben, den die Österreichische Volkspartei dort erlitten hat; aber bei einem Erdbeben hilft nichts, als daß man sich mit Händen und Füßen wehrt. Ich kann die Enttäuschung der Österreichischen Volkspartei schon verstehen. Aber wenn man hergeht und von Terror schreit, ist es nicht sehr am Platze, wenn gerade von dieser Seite der Ruf von Terror kommt. Interessanterweise hat Herr Geißlinger wiederholt drei Orte genannt, die zufällig in Kärnten gelegen sind: Fürnitz, Rosenbach und Böckstein. Nun, was ist da Fürchterliches geschehen? In Rosenbach, im Kraftwerk der Österreichischen Staatseisenbahnen, ist die Wahl abgeschlossen worden und der Vorsitzende dieses Ausschusses wußte nicht, daß er das Skrutinium nicht machen darf, sondern daß er das Wahlmaterial zur Elektrostreckenleitung Villach bringen muß. Er wurde von Villach aufgeklärt und angewiesen, das Wahlmaterial dorthin zu bringen. Der Vorsitzende, ein SPÖ-Mann, hat die beiden anderen Parteien, die Österreichische Volkspartei und die Kommunistische Partei Österreichs, eingeladen, mit ihm zu fahren und dieses Wahlmaterial zum Skrutinium zu bringen. Die anderen zwei haben es abgelehnt und so ist er mit dem Material allein gefahren. In der Villacher Direktion, im Wahlausschuß, ist eindeutig und klar festgestellt worden, daß die Siegel unverletzt waren und nichts geschehen ist. Natürlich, wenn der Herr Geißlinger das Wahlergebnis dort anschaut — von den sechzehn Wahlberechtigten haben sieben für die Sozialistische Partei Österreichs gestimmt, vier für die Kommunistische Partei Österreichs und einer für die Österreichische Volkspartei —, dann wird er natürlich nervös. Das ist verständlich, Herr Kollege Geißlinger.

Und wie ist dieser fürchterliche Terrorfall in Fürnitz? In Fürnitz ist die fliegende Wahlkommission angekommen. Ich stelle fest, daß ich das selbst erhoben habe und nicht nur meine Parteifreunde, sondern auch andere gefragt habe. Die fliegende Wahlkommission

hat festgestellt, daß die Leute keine Stimmzettel haben. Der Vorsitzende der Wahlkommission hat auf die amtlichen Stimmzettel verwiesen. Drei Beisitzer haben erklärt: Wir haben unsere Stimmzettel mit und legen sie in einem Raum auf und jeder kann sie sich in diesem Raum holen. In der Wahlzelle wurden keine anderen Stimmzettel aufgelegt als amtliche. Natürlich haben die Leute davon Gebrauch gemacht. Leider nicht so, wie es der Herr Geißlinger gewollt hat. Die Stimmzettel der Österreichischen Volkspartei sind unberührt liegen geblieben. Das Wahlergebnis war: Zehn Wahlberechtigte, sechs Stimmen für die Sozialistische Partei Österreichs, drei Stimmen für die Kommunistische Partei Österreichs und eine Stimme für die Österreichische Volkspartei. Wahrscheinlich ist dieser eine der schlechte Berichterstatler nach Wien gewesen. (Heiterkeit bei den Sozialisten.)

In Böckstein oben ist der Österreichischen Volkspartei eine unangenehme Sache passiert. Ich verstehe, daß man jetzt schreit. Die Österreichische Volkspartei hat dort Kandidaten aufgestellt, die registrierungspflichtig sind, das heißt, die registrierte Nazi sind. Daher mußte die Kandidatur zurückgenommen werden. Der Herr Geißlinger wird sich wohl selbst auf die A/4-Bestimmung erinnern, wonach Registrierpflichtige nicht gewählt werden können. Der Bahnhofsvorstand in Böckstein hat einen Raum bestimmt, in dem die Wahlagitationsplakate angeklebt werden können, und das ist auch durchgeführt worden. Keine Partei hat außer in diesem Raum irgendwo Plakate angebracht. Am Tag vor den Wahlen ist der Vertreter der Österreichischen Volkspartei zum Vorstand gekommen, hat ersucht, er möchte allein einen Raum haben, und hat zugestanden bekommen, daß er seine Plakate auch dort anbringen kann. Aber von einem Terror dieser Art war auf weiter Flur keine Spur, Herr Geißlinger. (Ruf: Wo sind die anderen?) Herr Geißlinger hat es unterlassen, einen anderen Namen im Ausschuß zu nennen, und ich finde es eigentümlich, wenn soviel von Terror gesprochen wird. Man muß auch den Namen nennen. Bei den Namen, die genannt worden sind, ist festgestellt worden, daß keine Spur von Terror war. Wenn der Herr Geißlinger heute hier erklärt hat, wir sollen endlich einmal aufhören, alte Wunden aufzureißen, so sind nicht wir diejenigen, die alte Wunden aufreißen. Wir sehen, daß unter den Herren auf der rechten Seite sicherlich anständige Demokraten sind, aber es sind noch Menschen hier, die uns diese Wunden geschlagen haben und die uns jetzt neuerlich solche Wunden schlagen

wollen! (Lebhafte Zustimmung bei den Sozialisten.)

Wenn man von Terror spricht, so sind es wir, die im Jahre 1934 hinausgeschmissen worden sind. Aber wir wollen das nicht. Wir wollen Frieden haben. Aber eines wollen wir Ihnen und allen Gewerkschaftsvertretern, die rechts stehen, sagen: Sie haben die Eisenbahner enttäuscht und die Antwort auf diese Enttäuschung haben Sie bei den Personalvertretungswahlen bekommen! (Lebhafter Beifall bei den Parteigenossen.)

Sie, sehr geehrte Herren, haben es heute in der Hand, der Eisenbahnerschaft einen kleinen Beweis Ihres guten Willens zu erbringen, indem Sie für unsere Minderheitsanträge stimmen. Wenn Sie das nicht tun, können Sie überzeugt sein, daß wir bei den nächsten Wahlen keinen Erdrutsch mehr nötig haben. Sie können beruhigt sein, es werden vor den Wahlen in die Personalvertretung noch allgemeine Wahlen kommen, von deren Erdrutsch Sie sich nicht wieder erholen werden! (Stürmischer Beifall bei den Sozialisten.)

*

Die Verhandlung wird zur Vornahme der Abstimmung unterbrochen.

Gruppe V, bestehend aus Kapitel 10: Justiz, sowie

Gruppe VI, umfassend die Kapitel 11: Bundesministerium für Unterricht, Kapitel 12: Unterricht, Kapitel 13: Kunst, und Kapitel 28, Titel 8: Bundestheater, werden dem Antrag des Berichterstatters gemäß angenommen;

desgleichen die drei Ausschlußentschlüsse zu Gruppe VI (siehe S. 956) in der vom Ausschuß beantragten Fassung,

während die Minderheitsentschließung Dr. Tschadek und Genossen (siehe S. 956) abgelehnt wird.

Gruppe VIII, umfassend die Kapitel 15: Soziale Verwaltung, und Kapitel 28, Titel 9: Bundesapotheken, sowie

die drei Ausschlußentschlüsse (siehe S. 981) werden unverändert angenommen.

An Stelle der Minderheitsentschließung Nr. 1 (siehe S. 981) tritt folgende gemeinsame Entschließung der Abgeordneten Grubhofer, Krisch, Elser, Rainer, Wilhelmine Moik, Frieda Mikola, Hillegeist und Genossen:

Aus staatsfinanziellen Gründen ist die Herabsetzung des Rentenbezugsalters auf die

ursprüngliche Grenze, wie sie in den österreichischen Sozialversicherungsgesetzen festgelegt war (55 Jahre bei Frauen, 60 Jahre bei Männern), zur Zeit nicht tragbar.

Um aber doch für die Frauen eine Erleichterung zu schaffen, wird der Bundesminister für soziale Verwaltung aufgefordert, wenigstens vorläufig das für den Bezug aller Altersrenten festgesetzte Alter von 65 Jahren bei allen weiblichen Versicherten auf das vollendete Alter von 60 Jahren herabzusetzen.

Diese Entschließung wird angenommen;

die Minderheitsentschlüsse Nr. 2 und 3 zu Gruppe VIII (S. 981) werden abgelehnt.

Gruppe X, umfassend die Kapitel 19: Land- und Forstwirtschaft, und Kapitel 28, Titel 3: Österreichische Bundesforste, und

Gruppe XI, umfassend die Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und Kapitel 21: Bauten, werden gemäß dem Antrag des Berichterstatters genehmigt;

die beiden Ausschlußentschlüsse zu Gruppe XI (siehe S. 1089) in der vom Berichterstatter vorgeschlagenen Fassung angenommen,

die Minderheitsentschließung zu Gruppe XI (siehe S. 1089) abgelehnt.

Gruppe XII, bestehend aus Kapitel 22: Ernährungswirtschaft, und

Gruppe XIII, umfassend die Kapitel 23: Energiewirtschaft und Elektrifizierung, und Kapitel 18, Titel 8: Bereitstellung von Mitteln für den Bau von Wasserkraftanlagen, werden in der beantragten Fassung angenommen.

Hierauf wird die Spezialdebatte über die Gruppe XIV fortgesetzt.

Abg. Dr. Nemez: Hohes Haus! In der Sitzung des Nationalrates vom 28. Mai 1946 hat mein Kollege Nationalrat Drescher ein düsteres Bild der burgenländischen Verkehrsverhältnisse gegeben und an den Herrn Verkehrsminister die Bitte gerichtet, dafür Sorge zu tragen, daß im Burgenland endlich einmal die Voraussetzungen für geordnete Verkehrsverhältnisse geschaffen werden. Der Herr Verkehrsminister hat in seinen Ausführungen auf diese Bitte Bezug genommen und das Versprechen abgegeben, den vorgebrachten Wünschen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Es sei mir nun die Feststellung gestattet, daß unsere in dieses Versprechen gesetzten Hoffnungen in keiner Weise erfüllt wurden.

Schon in der Sitzung des Finanzausschusses hat Nationalrat Frisch auf die katastrophalen Verkehrsverhältnisse im Burgenland hingewiesen und um dringende Abhilfe gebeten. Wenn ich nun als Südburgenländer heute nochmals zu diesem Thema das Wort nehme, so deshalb, weil die Lage wirklich unhaltbar geworden ist und es nicht so weitergehen kann. Es ist unbedingt notwendig, daß das ganze Haus, ja darüber hinaus die ganze Öffentlichkeit in diesem Lande davon Kenntnis erhält, wie die Verkehrsverhältnisse im Burgenland und insbesondere im südlichen Teil sind und was unsere Behörden bis jetzt unternommen haben, um diesem unhaltbaren und unmöglichen Zustand abzuhelpen.

Die mir zur Verfügung stehende Redezeit gestattet es mir leider nicht, mich mit allen Bezirken des Burgenlandes und mit allen Verkehrsproblemen zu befassen. Ich greife daher nur meinen Heimatbezirk Oberwart heraus und auch hier nur das Gebiet Eisenbahn, zumal die beiden übrigen südlichen Bezirke Güssing und Jennersdorf in bezug auf die Verkehrslage mehr oder weniger von diesem Bezirk abhängen. Wir haben die Eisenbahnverbindung Rechnitz—Oberwart—Wien und zurück. Diese Eisenbahnverbindung ist faktisch die einzige, die den Süden des Burgenlandes mit Wien verbindet. Auf der Strecke Rechnitz—Oberwart—Wien fuhr der letzte Zug am 4. April 1945. Obwohl diese Strecke keine nennenswerten Beschädigungen aufwies und die wenigen gesprengten Brücken dank der Initiative und der Arbeitsfreudigkeit unserer Arbeiterschaft recht bald hergestellt waren, setzte der Zugverkehr nicht ein. Aus der Beantwortung einer an den Herrn Verkehrsminister gerichteten Interpellation erfuhren wir den wahren Grund hierfür. Mit Rücksicht auf die zweimalige Überschreitung der Demarkationslinie war die Zustimmung des Alliierten Rates notwendig, die am 28. Mai 1946, also zur Zeit der eingangs erwähnten Nationalratssitzung, noch nicht vorlag. Am 15. Juli 1946 setzte nun endlich der Zugverkehr auf dieser Strecke ein. Rund 15 Monate seit Kriegsende waren wir also ohne Zugverbindung mit Wien. Man kann sich die Freude der Bevölkerung vorstellen, als die erste Lokomotive gesichtet wurde.

Leider war diese Freude nicht ganz ungetrübt. Es wurde nämlich ein Fahrplan erstellt, der den Bedürfnissen der Bevölkerung in keiner Weise Rechnung trug. Der Zug fuhr beispielsweise von Oberwart nachmittags ab und traf in Wien fahrplanmäßig um 22 Uhr, in Wirklichkeit natürlich erst um Mitternacht ein. Von Wien fuhr der Zug in der

Früh um 6 Uhr ab und traf in Oberwart fahrplanmäßig um 13 Uhr, in Wirklichkeit natürlich erst am späten Nachmittag ein. Die Nachteile dieses Fahrplanes lagen auf der Hand. Die meisten Passagiere, die in Wien in der Nacht ankamen, hatten keine Unterkunftsmöglichkeit und mußten die Nacht auf der Straße verbringen. Die meisten mußten auch die zweite Nacht auf der Straße verbringen, um in der Früh die Heimreise antreten zu können. Es waren also mindestens zwei Nüchtigungen notwendig, eine ungeheuerliche Belastung für den einzelnen in bezug auf Zeitverlust und so weiter. Wäre der Fahrplan so erstellt worden, daß der Zug vom Burgenland morgens abfährt und nachmittags von Wien abgeht, hätte der Reisende die Möglichkeit gehabt, seine Besorgungen in einem Tag, ohne übernachten zu müssen, zu erledigen. Warum dies nicht gemacht wurde, ist mir heute noch nicht klar. Dann kam die Einstellung des gesamten Verkehrs.

Seit 7. November 1946 haben wir nun wieder eine Zugverbindung mit Wien, außer Samstag und Sonntag. War nun schon der erste Fahrplan, wie geschildert, im höchsten Maße unzulänglich, so wurde jetzt eine Verbindung ausgearbeitet, die geradezu himmelschreiend ist. Ich bitte Sie, mir nicht böse zu sein, wenn ich sie ganz kurz schildere. Um 7 Uhr abends fährt ein Zug von Oberwart ab, der fahrplanmäßig um 21 Uhr 30 in Aspang eintrifft und nicht mehr weiterfährt. Man verbringt also die Nacht im Waggon, im kalten Warteraum oder auf der Straße, je nach Geschmack, und hat die Möglichkeit, am anderen Tage um 5 Uhr 30 früh in Richtung Wien weiterzufahren. Man kommt um 7 Uhr früh in Wiener Neustadt an und hat das Vergnügen, in Wiener Neustadt auszustiegen, um stundenlang warten zu müssen, denn um 6 Uhr nachmittags erst fährt der Zug weiter, der um 20 Uhr in Wien eintrifft. Die Bahnstrecke Oberwart—Wien beträgt 130 km, zur Bewältigung dieser Strecke braucht die Eisenbahn 24 Stunden. Die Rückfahrt von Wien nach Oberwart ist noch hübscher. Abfahrt von Wien um 5 Uhr früh, Ankunft in Wiener Neustadt um halb 8 Uhr früh, aussteigen und warten bis nachmittags 6 Uhr, dann Weiterfahrt Richtung Aspang, Ankunft Aspang 20 Uhr, dann aussteigen, wieder übernachten unter denselben Bedingungen, wie ich sie bereits geschildert habe, und am anderen Tage in der Früh um 5 Uhr Abfahrt von Aspang, Ankunft um 7 Uhr in Oberwart. Die Strecke von Wien nach Oberwart wird also in 26 Stunden bewältigt. Ein Geschäftsmann, der zwei Tage in Wien zu tun hat, braucht zur Erledigung dieser Geschäftsreise rund eine Woche. Die

Kollegen aus den westlichen Bundesländern, insbesondere aus Tirol und Vorarlberg, mögen einen kleinen Vergleich anstellen. Ich glaube nicht, daß sie 24 Stunden für die Fahrt nach Wien brauchen. Es wäre ja direkt zum Lachen, wenn es nicht so traurig wäre und wenn nicht unsere Bevölkerung so unsagbar schwer darunter leiden würde. Man stelle sich nur vor, was so ein Mandatar, zumal wenn er im Süden des Burgenlandes wohnt, sich jeden Tag von der Bevölkerung anhören muß, denn das ist jetzt die Hauptsorge der Bevölkerung. Man erzähle mir ja nicht, daß die Alliierten schuld daran seien. Ich bin allerdings kein Eisenbahnfachmann, ich habe aber mit den Eisenbahnern, mit den örtlichen Stellen der Eisenbahnverwaltung Fühlung genommen und kann heute die Feststellung machen, daß an diesen geradezu haarsträubenden Zuständen einzig und allein unsere in Betracht kommenden zentralen Behörden schuld sind, die entweder aus Unfähigkeit nicht helfen können oder aber aus anderen Gründen, vielleicht auch aus einer gewissen Indolenz heraus nicht helfen wollen. Es ist nicht wahr, daß auf dieser Strecke kein direkter Zug eingesetzt werden könnte, und es ist nicht wahr, daß der Fahrplan nicht so erstellt werden könnte, daß er den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt, dieser Zug daher nicht so eingesetzt werden könnte, daß er vom Burgenland in der Frühe und von Wien nachmittags abfährt. Die früher eventuell am Platz gewesene Einwendung, daß in Rechnitz keine Unterkunftsmöglichkeiten bestehen, trifft heute nicht mehr zu. Das Heizhaus ist hergerichtet, so daß die Lokomotive untergebracht werden kann, und es sind auch die Unterkünfte für das Personal hergestellt.

Daß aber unsere Eisenbahndirektion einfach nicht will, geht aus folgendem klar und eindeutig hervor: Aspang hat eine direkte Zugverbindung mit Wien. Der Zug fährt in der Früh von Wien ab und trifft um 11 Uhr vormittags in Aspang ein, derselbe Zug fährt dann um 1/2 5 Uhr nachmittags wieder nach Wien zurück. Das ist der Zug, der zuerst von Aspang weiterfuhr und am frühen Nachmittag in Oberwart eintraf. Es war — wie ich geschildert habe — kein guter Zug, aber zumindest ein direkter Zug. Nun läßt man diesen Zug von Aspang nicht weiterfahren, und zwar mit der Begründung, daß es nicht gewährleistet sei, daß er aus dem Burgenland so rechtzeitig in Aspang eintrifft, daß er von dort um 1/2 5 Uhr nachmittags nach Wien abfahren kann. Überall kommen die Züge mit ungeheuerlichen Verspätungen an, gerade in diesem Falle ist man auf einmal so peinlich darauf bedacht, daß der Zug ja fahrplanmäßig abgeht.

Für die indolente Haltung der in Betracht kommenden Stellen der Eisenbahn kann ich aber noch mit anderen Beispielen dienen: Wir haben in Oberschützen ein Bundesrealgymnasium, das Mitte November seine Pforten wieder geöffnet hat. Oberschützen ist von Oberwart mit dem Zuge in einer knappen halben Stunde erreichbar. Die Entfernung beträgt etwa 12 km. Es war nun immer so, daß die meisten Schüler von Oberwart und Umgebung dieses Gymnasium besuchten, und zwar stand ihnen ein sogenannter Schülerzug zur Verfügung, der um 7 Uhr früh von Oberwart abfuhr. Auch für die Rückfahrt stand dieser Zug zur Verfügung, indem er, glaube ich, um etwa 13 oder 14 Uhr von Oberschützen abging.

Ich habe nun mit eingeschriebenem Brief vom 24. September 1946 die Direktion der Österreichischen Staatseisenbahnen um die Wiedereinführung dieses Schülerzuges zwischen Oberschützen und Oberwart und zurück gebeten. Ich habe darauf hingewiesen, daß das Bundes-Realgymnasium in Oberschützen Mitte November 1946 seinen Betrieb wieder aufnehmen wird. Ich habe mir noch erlaubt zu bemerken, wie ungeheuer wichtig die Wiederaufnahme dieses Schulbetriebes ist und welchen Schaden unsere Schülerschaft schon bis jetzt davontrug, da sie anderthalb Jahre Studienzeit verlor. Auf dieses Schreiben habe ich nicht einmal eine Antwort erhalten. Die Eisenbahndirektion hat es nicht einmal der Mühe wert gefunden, einem Nationalrat, der die durchaus berechtigten und bestimmt nicht übertriebenen Wünsche seines Bezirkes vorträgt, auch nur zu antworten.

Tatsache ist, daß dieser Schülerzug nicht eingeführt wurde — zumindest war er vorige Woche, als ich von Oberwart wegfuhr, noch nicht eingestellt, und wie ich die in Betracht kommenden Stellen kenne, ist er auch heute noch nicht eingestellt — und daß unsere Schüler nunmehr zu Fuß nach Oberschützen werden gehen müssen, um nach einem empfindlichen Verlust von anderthalb Studienjahren wieder studieren zu können. Tatsache ist aber auch, daß zwischen Oberwart und Oberschützen täglich drei Pendelzüge verkehren, und zwar zu ganz verschiedenen Zeiten, die eigentlich praktisch gar nicht in Betracht kommen. Tatsache ist, daß der Zug von Oberwart um 7 Uhr früh nach Rechnitz weiterfährt, ein Zug, der für die Bevölkerung vollkommen unpraktisch ist und von ihr gar nicht benötigt wird. Tatsache ist, daß die örtliche Bahnstelle in Oberwart der Direktion selbst vorgeschlagen hat, diesen Zug, der um 7 Uhr früh von Wien ankommt, zuerst nach Oberschützen als Schülerzug

weiterrollen zu lassen und erst um 8 Uhr, also um eine Stunde später, nach Rechnitz weiterlaufen zu lassen, und daß dieser Vorschlag, der vernünftig ist und ohne jegliche Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, einfach ohne Begründung nicht angenommen wurde.

Hiezu kommt, daß wir uns mit Kohle selbst eindecken können, weil die Tauchener Kohlenbergwerks A. G. in Oberschützen eine Niederlage hat und sämtliche Züge, die bei uns durchlaufen, von diesem Bergwerk mit Kohle versehen werden.

Aus diesen Beispielen, denen ich noch aus anderen Gebieten unzählige hinzufügen könnte — vor einigen Minuten erst erzählte mir Nationalrat Drescher einen interessanten Fall aus seinem Bezirk, wo man die Züge leer zurückfahren läßt, obwohl die Bevölkerung sie benützen könnte —, ersieht man, daß unsere maßgebenden Stellen aus ganz unverständlichen Gründen nicht helfen wollen. Ich glaube daher, sicherlich nicht den Vorwurf der Leichtfertigkeit zu verdienen, wenn ich in aller Form gegen die in Betracht kommenden Stellen den Vorwurf erhebe, daß sie in diesem Belange ihre Pflicht vernachlässigt haben, und ich glaube ferner, nicht den Vorwurf der Leichtfertigkeit zu erhalten, wenn ich die Behauptung aufstelle, daß der Burgenländer mit Rücksicht auf diese unhaltbaren Zustände zwangsläufig das Gefühl haben muß, stiefmütterlich behandelt zu werden.

Ich muß hier offen sagen, daß wir Burgenländer das Gefühl haben, daß wir nur auf dem Gebiete der Ablieferung gleichberechtigte Bundesbürger sind.

Ich stelle daher an den Herrn Verkehrsminister die Bitte, durch Sofortmaßnahmen diesem unmöglichen Zustand abzuheffen, wobei ich zwei konkrete, und wie ich geschildert habe, durchaus erfüllbare Forderungen stelle: Erstens die Herstellung einer direkten Zugverbindung zwischen Rechnitz, Oberwart und Wien und zurück, und zwar unter Erstellung eines von mir angeregten Fahrplanes, und zweitens die Führung des Schülerzuges zwischen Oberschützen und Oberwart und zurück.

Die Erfüllung dieser Forderungen würde die zunächst dringendsten Bedürfnisse der Bevölkerung des südlichen Burgenlandes befriedigen. Diese Forderungen sind nicht übertrieben, im Gegenteil, sie sind in sehr bescheidenen Grenzen gehalten. Wir werden daher mit diesen Wünschen von nun an immer wieder vor die Öffentlichkeit treten, und zwar solange, bis sie erfüllt werden, denn es wäre wahrlich sehr traurig um Öster-

reich bestellt, wenn man achtzehn Monate nach dem Kriegsende nicht in der Lage wäre, dem südlichen Burgenland eine direkte Zugverbindung zu geben.

Hohes Haus! Ich darf mit einem Hinweis schließen: Das Burgenland feierte in diesen Tagen seinen fünfundzwanzigjährigen Bestand. In allen Kundgebungen und Feierstunden, die aus diesem Anlaß veranstaltet wurden, kam die einmütige Freude der gesamten Bevölkerung des Burgenlandes darüber zum Ausdruck, daß das Burgenland vor fünfundzwanzig Jahren an Österreich angeschlossen wurde. Dieses jüngste Bundesland hat bei Gott die Treue zu Österreich gehalten und dieses Bundesland hat sofort aktiv am Wiederaufbau mitgearbeitet, obwohl es die schwersten Kriegsschäden davontrug. Das Volk des Burgenlandes ist sicherlich brav, ehrlich, fleißig, arbeitsfreudig, arbeitswillig und vor allem auch opferbereit. Dieses Volk darf in Hinkunft nicht mehr das Gefühl haben, stiefmütterlich behandelt zu werden.

Ich mache mich daher zum Sprecher des ganzen Burgenlandes, wenn ich die Forderung aufstelle, daß mein Heimatland nicht nur auf dem Gebiete der Ablieferung, sondern auch auf allen anderen Gebieten, und insbesondere auf dem Gebiet des Verkehrs als gleichberechtigtes und gleichwertiges Bundesland betrachtet und behandelt werde. (Beifall bei der Österreichischen Volkspartei.)

Abg. Weikhart verliert, da er im Saal nicht anwesend ist, das Wort.

Abg. Brunner: Hohes Haus! Während der erste parlamentarisch verabschiedete Bundesvoranschlag die Aufgabe hatte, die Wirtschaft anzukurbeln, obliegt es dem Kritiker des Bundesfinanzgesetzes für 1947, zu den verschiedensten Tagesfragen Stellung zu nehmen.

Die offensichtliche Vernachlässigung der steirischen Verkehrsinteressen, unter der besonders das Gewerbe und der Handel schwer leidet, ist nicht zuletzt auf den Mangel einer steirischen Eisenbahnbehörde zurückzuführen, welche für eine tatkräftige Wahrnehmung steirischer Eisenbahnwünsche zuständig sein sollte. Diese Frage interessiert begreiflicherweise das ganze Land Steiermark. Seit Jahrzehnten bemüht sich das Land Steiermark um die Errichtung einer Staatsbahndirektion in Graz, die dazu berufen wäre, die zahlreichen steirischen Bahnverkehrswünsche zu betreuen. Denn jetzt müssen alle Verkehrswünsche bei einer der vier Direktionen — Steirische Landesbahndirektion in Graz, Staatsbahndirektion in Villach, Wien und Linz — vorgebracht

werden. In einem Augenblick, in dem wir unseren überdimensionierten Verwaltungsapparat vereinfachen müssen, in dem wir vor einem unvermeidbaren Personalabbau im öffentlichen Dienst stehen, wäre es unbillig, eine Vermehrung der bestehenden Eisenbahndirektionen zu fordern.

Der Herr Verkehrsminister muß sich daher entschließen, durch eine konstruktive Vereinfachung der Zentralverwaltung die manchmal geradezu lächerliche Doppelgeleisigkeit zwischen Bahn- und Postverwaltung zu beseitigen und durch eine sinnvolle Zusammenlegung der obersten Bahn- und Postbehörden die Voraussetzungen für eine Befriedigung berechtigter Länderwünsche zu schaffen. Dieser im Zeitalter der Demokratisierung der Verwaltung notwendige Abbau von aufgeblähten Zentralstellen würde im praktischen Verkehr wohlthuend empfunden und wird sich auch sozial vorteilhaft auswirken. Die Argumente der Gegner jeder Vereinfachung sind nicht sachlicher, sondern persönlicher Art. Jedem Laien leuchtet es ein, daß der von den Nazi hochgezüchtete Ministerialapparat von Bahn und Post nur zum Vorteil des praktischen Verkehrsdienstes vereinfacht werden kann.

Da die Post und die Bahn vielfach gleiche Aufgaben lösen, zum Beispiel Erhaltung von Telephonleitungen, Bau von Amtsgebäuden oder Beförderung von Paketen und so weiter, ist es nicht einzusehen, warum beide für ihre zu einem Großteil gleichen Arbeiten nicht gemeinsame Einrichtungen haben könnten. Würden diese gleichartigen Arbeiten in einer Hand vereinigt werden, würden nicht nur Ministerialräte, sondern auch Amtsräume frei werden. Dann könnte zum Beispiel auch die Postdirektion in Graz in eine Verkehrsdirektion für die Steiermark umgewandelt werden.

Die vom Herrn Verkehrsminister angekündigte Zusammenlegung des Bahn- und Postkraftwagenbetriebes wird daher von der Bevölkerung als der Ausdruck ernsten Reformwillens gewertet und in der Erwartung begrüßt, daß diese seit Jahren schon fällige Rationalisierung nicht am Widerstand postenhungeriger Ministerialbürokraten scheitert. Ich darf dabei wohl annehmen, daß diese defizitären Betriebe nicht bloß schematisch zusammengelegt, sondern auch nach den Geboten wirtschaftlicher Vernunft und sparsamer Verwaltung von allen Hindernissen rentabler Betriebsführung befreit werden. Am Erfolg der Neuordnung dieser staatlichen Kraftfahrbetriebe soll nicht nur der Herr Finanzminister sondern auch die Befürworter der Sozialisierungsbestrebungen

die Zweckmäßigkeit staatlicher Führung von Kraftwagenbetrieben überprüfen können.

Die Sicherstellung einer planmäßigen Wirtschaftlichkeit staatlicher Verkehrsbetriebe ist für die Wirtschaftskreise eine unabdingbare Voraussetzung ihrer Bereitwilligkeit zu einer Verständigung mit dem Herrn Verkehrsminister über das brennende Problem Schiene — Straße. Eine wirtschaftlich vernünftige Lösung dieser bedeutsamen Frage ist unerläßlich, denn wir werden mit Rücksicht auf unsere arg mitgenommenen Verkehrsanlagen nur dann halbwegs erträgliche Verkehrsverhältnisse, die auch den Anforderungen einer Konkurrenz des Fremdenverkehrs in unseren Nachbarländern gewachsen sind, schaffen können, wenn wir den gewerblichen Straßenverkehr mit seiner vielfältigen Unternehmerinitiative nach besten Kräften hegen und pflegen.

Das österreichische Verkehrsgewerbe braucht vor allem einen Schutz seiner erarbeiteten Rechte und ausreichende Fahrzeuge und Betriebsstoffe. Unser Land hat das größte Interesse daran, daß möglichst rasch und möglichst viele Automobile für den Personen- wie auch für den Lastentransport bereitgestellt werden. Ich bin mir vollkommen bewußt, daß die eigene Autoindustrie wenigstens für die nächste Zeit, für die nächsten zwei bis fünf Jahre, nicht in der Lage sein wird, den Bedarf der Wirtschaft und auch den staatlichen Bedarf zu befriedigen. Daher muß die Einfuhr von Autos, Personen- und Lastwagen möglich gemacht werden. Die Wirtschaft darf nicht darunter leiden, daß man Schutzzölle einführt, die die Wirtschaft nicht tragen kann.

Bei einer Steigerung des motorisierten Straßenverkehrs ergeben sich gigantische Beträge. Wenn wir untersuchen, wie sie entstehen, werden wir erst erkennen, welche Unzahl von Menschen Arbeit und Brot finden können: Leute aus den verschiedensten Berufen können, angefangen von jenen, die Automobile, Karosserie und Reifen reparieren, in der Treibstoffindustrie arbeiten, den Treibstoff vermitteln, den Dienst in den Garagen versehen und so weiter. Bei einer großzügigen Förderung der gewerblichen Verkehrsunternehmungen wird nicht nur die Steuerkraft zugunsten des Staates gestärkt, sondern auch Gelegenheit geschaffen, einen Großteil der Menschen, die beim Personalabbau der Post und der Bahn freigemacht werden müssen, in den Kraftfahrbetrieben unterzubringen. Die sich hier bietenden Möglichkeiten werden eine ständige Erweiterung finden in demselben Maß, als die Motorisierung der Straße an Ausdehnung zunimmt, wobei ich feststelle, daß hier das Tempo ein

weitaus rascheres sein wird als beim Ausbau der Bahnen. Ich muß es berufenen Faktoren überlassen, über konkrete Ausbaupläne auf dem Gebiete des motorisierten Straßenverkehrs zu sprechen.

Ich will nur auf einen der vielen Pläne hinweisen, die bereits in steigendem Maße die Aufmerksamkeit ausländischer Interessenten finden, weil sie für den internationalen Fremdenverkehr von besonderer Bedeutung sind. Es ist das das Problem des internationalen Durchzugsverkehrs mittels Kraftwagen. Wir müssen raschestens daran gehen, sowohl für den Personenverkehr wie für gewisse Lasttransporte einen internationalen Verkehr ins Leben zu rufen, soll Österreich nicht wieder ein Tummelplatz ausländischer Interessen werden. Die ausländische Verkehrspolitik ist weitblickender. In Budapest zum Beispiel hat sich bereits eine Gesellschaft gebildet, die sich mit diesem Problem befaßt. Wir werden daher in Österreich auf verkehrspolitischen Gebieten mehr als bisher eine großzügige Tätigkeit entfalten müssen, wenn Wien und damit Österreich seine naturgegebene Stellung als Drehscheibe Europas behaupten will.

Kein vernünftiger Mensch kann vom Leiter der österreichischen Verkehrspolitik Taten und Werke verlangen, die die politische und wirtschaftliche Leistungskraft unseres Landes übersteigen. Wenn die Kosten für die Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnanlagen und Betriebsmittel nach amtlichen Mitteilungen über eine Milliarde Schilling betragen, können mit einem Investitionsbetrag von 121 Millionen im Jahre 1946 und einem solchen von 210 Millionen im Jahre 1947 noch nicht alle Kriegszerstörungen behoben worden sein. Gerechterweise muß anerkannt werden, daß dank der Opferwilligkeit der exekutiven Eisenbahner ein erfreulicher Fortschritt in den Wiederherstellungsarbeiten zu beobachten ist. Weniger erfreulich sind aber die Ergebnisse der Verwaltung, deren bürokratische Umständlichkeit und Willkür als praktisches Ergebnis sichtbar zunehmende Planlosigkeit auf finanz- und tarifpolitischem Gebiet, parteipolitische Einseitigkeit bei der Behandlung von Personalangelegenheiten und schließlich ein steigendes Verkehrsdefizit gezeitigt hat.

Das Verkehrsdefizit von Bahn und Post, das im Jahre 1946 253,090.000 S betragen hat, ist für das Jahr 1947 mit 370,318.000 S veranschlagt. Das Verkehrsdefizit ist somit um 117 Millionen Schilling gestiegen, obgleich die Einnahmen dieser beiden staatlichen Verkehrsunternehmen um 214 Millionen Schilling höher sind als im Jahre 1946. Der Grund dieser Steigerung des Verkehrs-

defizites ist somit nicht der Rückgang der Einnahmen, sondern die Steigerung der Ausgaben, welche gegenüber dem Jahre 1946 bei der Bahn um 250 und bei der Post um 78 Millionen Schilling höher geworden sind.

Auf diese gegensätzliche Entwicklung von Einnahmen und Ausgaben ist es nicht zuletzt zurückzuführen, daß der Anteil der staatlichen Verkehrsunternehmen am Gesamtdefizit des Staates eine erschreckende Steigerung aufweist. Während im Jahre 1946 der Gebärungsabgang von Bahn und Post 44 Prozent des gesamten Budgetdefizites ausgemacht hat, ist dieser Anteil im Jahre 1947 auf 70 Prozent angestiegen, fürwahr kein Beweis für einen Weitblick der finanzpolitischen Gestion der staatlichen Verkehrsanstalten.

Aber auch die Methoden, mit denen Bahn und Post das steigende Defizit bekämpfen, sind vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus zu verurteilen. Bahn und Post versuchen nämlich, durch eine planlose Hinaufsetzung der Tarife und vielfach schikanöse Handhabung der tarifarischen Bestimmungen einen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben zu schaffen. Im Frachtenreklamationsverfahren werden zum Beispiel Groschenbeträge — ich verweise auf eine Vorschreibung, die in jüngster Zeit hinausgegangen ist, wo ein Fehlbetrag von 5 Groschen eingefordert wurde, der mit Erlagschein zu begleichen ist — bei den Parteien eingemahnt.

Der Gegensatz dazu ist zum Beispiel der Transittarif. Die Transittariffage wurde kürzlich, wie aus den Zeitungen zu entnehmen ist, behandelt. Ich will nicht annehmen, daß die Behandlung deshalb erfolgt ist, weil ich in den Budgetberatungen darauf verwiesen habe, daß es nicht angeht, daß die Eisenbahn einen Transittarif von einem Viertel dessen, was man im Jahre 1937 berechnet hat, verlangt. Aber es ist geschehen, und wir sind dem Herrn Verkehrsminister dankbar. Das sagt aber nicht, daß mittlerweile Millionen Schillinge dem österreichischen Staat und den österreichischen Bundesbahnen verlorengegangen sind. Infolge des unverständlichen Widerstandes der Staatsbahnen gegen eine rechtzeitige Einführung zeitgemäßer Transittarife schenkte die Republik Österreich dem Auslande Millionenbeträge.

Es ist somit wohl keine Übertreibung, wenn von einer finanz- und tarifpolitischen Planlosigkeit der staatlichen Verkehrsanstalten gesprochen wird. Ob diese beklagenswerte Planlosigkeit, deren Kosten die österreichische Wirtschaft zu tragen hat, auf die

vielfach nach parteipolitischen Gesichtspunkten orientierte Personalwirtschaft der staatlichen Verkehrsanstalten zurückzuführen ist, möchte ich hier nicht näher untersuchen. Ich begnüge mich mit der Feststellung, daß sowohl bei der Bahn als auch bei der Post immer mehr die nicht genug zu verurteilende Tendenz zu beobachten ist, daß das parteipolitische Bekenntnis eines Bediensteten mehr gilt als fachliches Wissen und Können.

Wenn das Wirtschafts- und Sozialleben unserer Republik in absehbarer Zeit gesunden soll, dann muß mit allen diesen nur flüchtig aufgezeigten Mängeln bei Bahn und Post restlos aufgeräumt werden. Die Erkenntnis, daß wir nur durch eine einfache, weitschauende und gerechte Verwaltung unsere staatlichen Verkehrsunternehmungen wieder auf die Höhe ihres alten Ansehens zurückbringen werden, muß alle parteipolitischen Bestrebungen zum Schweigen bringen, denn mit dem Schicksal der österreichischen staatlichen Verkehrsunternehmungen ist das Gesamtchicksal unseres Vaterlandes unlösbar verbunden.

Jeder gute Österreicher wird daher alle Bestrebungen auf eine Ökonomisierung unserer staatlichen Verkehrsunternehmungen gerne unterstützen, weil er weiß, daß wir nur durch Sparsamkeit und Gerechtigkeit aus diesem Trümmerhaufen, den uns der Nationalsozialismus hinterlassen hat, eine neue Stätte froher Arbeitsamkeit und fruchtbarer Wirtschaftlichkeit schaffen können. (Beifall bei den Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei.)

Abg. Aigner: Hohes Haus! Der Geldvorschlag der Post- und Telegraphenverwaltung schließt mit einem kassenmäßigen Abgang von 39.208.300 S. Davon entfallen auf Investition 25.000.000 S und auf die ordentliche Gebarung 14.208.300 S. Es wurde versucht, die Einnahmen, die die Post- und Telegraphenverwaltung in ihrem Geldvorschlag einsetzt, im einzelnen darzustellen. Bei diesem Versuch können wir feststellen, daß die Entwicklung des gesamten Verkehrs wesens unter den allgemeinen Verhältnissen in Österreich leidet, aber auch durch die besonderen Zustände beeinflusst wird, die die Nachkriegszeit mit sich gebracht hat.

Wir haben bei der Post- und Telegraphenverwaltung heute vor allem keinen Paketverkehr, der jenem Ausmaß entsprechen würde, wie ihn die normalen wirtschaftlichen Verhältnisse in Österreich gesehen haben. Es fehlt heute jedweder Drucksachenverkehr, da Gewerbe und Handel kein Bedürfnis haben, in stärkerem Maße an die Öffentlichkeit heranzukommen. Daneben liegen aber

auch gewisse Vorkommnisse und Zustände in den allgemeinen Verhältnissen Österreichs.

Wir haben im Fernsprechverkehr ungefähr folgende Zustände, die durch die heute bestehenden Zensurbestimmungen bedingt sind: Wenn jemand ein Ferngespräch von Feldkirch in Vorarlberg nach Buchs anmeldet, so muß dieses Gespräch über Wien geleitet werden, damit es der Zensur zugeführt werden kann. Die normale Manipulationszeit für die Abwicklung eines derartigen Gespräches beträgt 4 bis 5 Minuten. Durch die heute bedingten Verhältnisse wird eine Manipulationszeit bis zu 15 Minuten notwendig, um die Abwicklung dieses Gespräches selbst zu erreichen. In der russisch besetzten Zone, in der auch für den inländischen Verkehr noch Zensurbestimmungen bestehen, haben wir den Zustand, daß Gespräche, die zum Beispiel in Krems für Krems angemeldet werden, über Wien geleitet werden müssen, daß Ferngespräche von Krems nach Melk über Wien geleitet werden müssen, damit sie hier der Zensur zugeführt werden können. Die Vermittlung dieser Gespräche kann nur über Wien stattfinden.

Im Telegrammverkehr ist ein ähnlicher Zustand. Wenn jemand in Bad Kreuzen in Oberösterreich ein Telegramm für Bad Kreuzen aufgibt, so muß dieses Telegramm nach Wien zur Zensur geleitet werden, um dann nach dem Umweg über Wien dem Empfänger zugemittelt werden zu können.

Es ist verständlich, daß durch eine derartige Manipulation bedeutende Erschwerisse und Hemmungen des gesamten Verkehrs eintreten. Wir haben durch diesen Zustand und durch den Mangel an Fernmeldeplätzen vor allem in Wien — von den 70 abmontierten Fernmeldeplätzen sind 57 bis heute noch nicht ersetzt — wöchentlich eine Streichung von 9000 angemeldeten Ferngesprächen, was einem täglichen Einnahmefall von 2500 bis 3000 S entspricht.

Mit diesen Fragen hängen auch die Fragen des Wiederaufbaues innerhalb der Post- und Telegraphenverwaltung zusammen. Wir haben im Augenblick in Österreich nur eine einzige Kabelfabrik. Diese Kabelfabrik ist nicht imstande, den Bedarf der Post- und Telegraphenverwaltung an Kabeln zu befriedigen. Wir haben in Österreich eine einzige Kabelmuffenfabrik, die ebenfalls nicht in der Lage ist, dem Bedarf nachzukommen.

Der Herr Kollege Brunner hat in seiner Darstellung auf den Postkraftwagenbetrieb und die allgemeinen Verkehrsverhältnisse, auf das Verhältnis zwischen Straße und Schiene hingewiesen. Wenn man aber, wie die bis-

herigen Erfahrungen zeigen, die öffentlichen Einrichtungen immer und in jeder Weise gegenüber den Einrichtungen der Privatwirtschaft zurücksetzt, dann kann der Aufbau und die Entwicklung jener Einrichtungen nicht in jenem Tempo vor sich gehen, das den Gesamtbedürfnissen der österreichischen Wirtschaft entsprechen würde. Wir können feststellen, daß zum Beispiel die Belieferung mit Reifen sowohl für die Postkraftwagenlinien wie die Kraftwagenlinien der Eisenbahnen viel langsamer, viel schleppender erfolgt als in der Privatindustrie sofern diese beiden öffentlichen und größten Unternehmungen überhaupt mit den notwendigen Reifen betieft werden.

Es mutet eigentlich komisch an, wenn man hört, daß Bautrupps im Telegraphendienst einen Hammer zur Verfügung haben und daß fünf Arbeiter über einen LötKolben verfügen. Die Post- und Telegraphenbediensteten verwenden heute ihr eigenes Werkzeug, um den Aufgaben gerecht zu werden. Die Generaldirektion der Post- und Telegraphenanstalt hat angeordnet, daß die Bestände, die Eigentum der Bediensteten sind, in das Bestandsverzeichnis aufgenommen werden, so daß sie praktisch in das Eigentum der Verwaltung übergehen. So überlegt sich jeder einzelne der daran beteiligten Arbeiter, sein Werkzeug zu verwenden, da er Gefahr läuft, durch die Aufnahme seines Werkzeuges in das Inventarverzeichnis der Verwaltung um sein erworbenes Eigentum zu kommen. Ähnlich liegen die Dinge bei der Bekleidung und Beschuhung der Postangestellten, wie dies vom Kollegen Petschnik in bezug auf die Eisenbahner angeführt wurde.

Gestatten Sie mir einige Bemerkungen zum Kapitel Personalpolitik. In dem Teilheft, das dem Voranschlag für 1947 beiliegt, gibt die Post- und Telegraphenverwaltung an, für 1947 einen Personalstand von 41.040 Mann notwendig zu haben gegenüber 53.026 Bediensteten im Jahre 1946; also eine bedeutende Verringerung des Personalstandes. Ich möchte bei dieser Gelegenheit trotz des guten Einvernehmens, das zwischen Personalvertretung und Verwaltung besteht, darauf hinweisen, daß wir mit allem Nachdruck fordern, daß sich der Abbau nach sozialen Gesichtspunkten vollziehe, daß vor allem darauf Rücksicht genommen werde, den tausenden und aber tausenden weiblichen Postbediensteten die Möglichkeit zu geben, weiter im Betrieb zu bleiben, wenn die Frau als Ernährerin der Familie erscheint und ihr Mann entweder im Krieg gefallen oder als Schwerkriegsbeschädigter nicht mehr in der Lage ist, den notwendigen Unterhalt für seine

Familie zu erwerben. Bei diesem Abbau muß unter allen Umständen der Schutz der arbeitenden Frau gesichert werden.

Die Post- und Telegraphenverwaltung hat im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Einrichtung geschaffen, die gerade draußen im Flachland schwer empfunden wird. Der Landzustelldienst am flachen Lande wurde von einer täglichen Bestellung auf eine dreimalige Bestellung in der Woche eingeschränkt. Praktisch bedeutet das, daß die kleinen Orte am flachen Lande weder ihre normale Post noch die Zeitungen rechtzeitig zugestellt erhalten, weil die Postzusteller die einzelnen Gehöfte oder Weiler immer nur zwei- oder dreimal in der Woche aufsuchen. Ob der Erfolg jenem Mißbehagen entspricht, das diese Maßnahme hervorgerufen hat, glaube ich ernstlich bezweifeln zu können.

In diesem Zusammenhang entsteht aber bei der Postverwaltung wiederum eine jener Einrichtungen, die in der Vergangenheit einen ausgesprochenen sozialen Mißstand dargestellt haben. Wir hatten bei der Postanstalt früher Bedienstete, die sogenannten Stundenlöhner, Frauen und Männer, die für eine bestimmte Stundenzahl täglich verpflichtet waren und deswegen nicht in den Genuß einer Krankenversicherung oder eines Urlaubes und so weiter gekommen sind; eine Einrichtung, die man in der Zeit der wirtschaftlichen Krise, wo jedermann getrachtet hat, Arbeit um jeden Preis zu bekommen, so weit getrieben hat, daß wir Stundenlöhner mit einer Wochendienststundenzahl von 47 Stunden und 50 Minuten gehabt haben. Wer behaupten will, daß jemand, der 47 Stunden 50 Minuten in der Woche arbeitet, nicht als vollbeschäftigter Bediensteter zu gelten hat, der hat wohl überhaupt keinerlei Vorstellung, was Arbeit überhaupt bedeutet. Bei der Einschränkung der Zustellbezirke auf dem flachen Lande beginnt man den Stundenlöhner neu zu schaffen. Personalvertretung und Gewerkschaft werden sich gegen die Versuche, eine Bedienstetengruppe neu zu schaffen, die aus Ausgebeuteten und sozial Entrechteten besteht, mit allem Nachdruck zur Wehr setzen müssen.

Eine der Kategorien der Postanstaltsbediensteten, die bisher auch immer zu den Stiefkindern gehört hat, sind die sogenannten Postexpedienten, die Vorstände der kleinen Ämter draußen auf dem Lande, eine wohl einzigartige Kategorie von Arbeitern, Vorstände von Postämtern, die für die Einrichtung ihres Amtes selber aufkommen mußten, die dann, wenn sie krank geworden sind, für ihre Ersatzkraft selbst vorzusorgen hatten, die Urlaube überhaupt nicht kannten, weil sie nach den bestehenden

Dienstverträgen keinerlei Anspruch auf einen solchen hatten und haben. Ich weiß, daß die Gewerkschaft und die Personalvertretung versuchen, in die neuzuschaffende Vertragsangestelltenordnung die Postexpedienten einzubauen, um die Voraussetzung zu schaffen, daß diesen Bediensteten der Postanstalt auch die Möglichkeit der Krankenversicherung gegeben werde und damit sie auch einen Urlaub auf Kosten der Verwaltung erhalten können. Der Vertragsangestellte bei der Post war ja auch einer jener Bediensteten, die von Amt zu Amt und von Dienststelle zu Dienststelle herumgejagt worden sind. Wenn wir daher heute verlangen und mit allem Nachdruck fordern, daß auf jeden systemisierten Dienstposten ein pragmatischer Beamter zu kommen hat, so ist diese Forderung vor allem deswegen berechtigt, weil die Erfahrungen aus der Vergangenheit gezeigt haben, daß es Vertragsangestellte gab, die sieben, acht und mehr Jahre in diesem Dienstverhältnis blieben, die während des Sommers einige Monate beschäftigt, dann wieder entlassen wurden und denen man bei der später erfolgten Anstellung immer nur einen bestimmten Teil der zurückgelegten Dienstzeiten angerechnet hat.

Es wird sicherlich immer Bedienstete bei der Postanstalt geben, die nur zeitlich beschäftigt werden können, was in der Eigenart des Betriebes und auch in der saisonbedingten Erhöhung des Personalstandes seine Begründung hat. Ich hoffe, daß die notwendigen Maßnahmen personalpolitischer Natur so getroffen werden, daß ein Stand von Angestellten, der bisher entrechtet und zurückgesetzt gewesen ist, auf jenes soziale Niveau gehoben wird, das im allgemeinen der österreichischen Sozialpolitik und der österreichischen Arbeiterschaft entspricht.

Die Postler haben zu jeder Zeit ihr eigenes Wohl gegenüber dem des Staates zurückgestellt. Wir können einen Stand von Arbeitern, Bediensteten und Angestellten staatlicher Betriebe nur dann dauernd erhalten und zu wirklichen Dienstleistungen verpflichten, wenn diese das Gefühl und die Gewißheit haben, daß nicht nur ihre wirtschaftlichen, sondern auch ihre sozialen Forderungen erfüllt und ihr Leben so gestaltet werden kann, daß es dem der anderen Arbeiterkategorien Österreichs angepaßt ist. (Beifall bei den Sozialisten.)

Abg. Cerny: Hohes Haus! Es ist eine erfreuliche Tatsache, daß der Voranschlag für das Jahr 1947 beim Kapitel Eisenbahnen für den außerordentlichen Aufwand und für Investitionen eine Steigerung der Budgetziffer gegenüber dem Jahre 1946 von 121 Millionen

auf rund 211 Millionen erfahren hat. Wir sehen daraus, daß die Österreichischen Staatsbahnen bestrebt sind, wenn auch langsam, so doch stetig, wieder die Wunden zu heilen, die dieser unsinnigste aller Kriege unserem Vaterlande zugefügt hat. Wenn wir allerdings bedenken, daß in weiterer Folge der herostraten Tat eines wahnsinnigen Braunauer Gefreiten entweder durch Bomben oder unmittelbare Kriegshandlungen 400 Brücken und 2400 km Schienenstränge zerstört, ferner tausende Waggons und Lokomotiven vernichtet, unzählige Betriebs- und Aufnahmegebäude, Magazine und sonstige Zweckbauten in Schutt und Trümmer gelegt worden sind, dann sind diese im Voranschlag vorgesehenen Summen gewiß nicht ausreichend, um auch nur einen Teil dieser gewaltigen Schäden wieder zu beheben und gutzumachen.

In diesem Zusammenhang muß allerdings der Wahrheit eine Gasse gegeben werden. Die österreichischen Eisenbahner haben in einer Zeit, in der es schien, als ob die Welt aus ihren Fugen gehen sollte, selbst Hand angelegt und aus sich heraus, ohne von irgendeiner Stelle Auftrag zu bekommen — die maßgebenden Nazifunktionäre haben es ja vorgezogen, angesichts dieses größten Zusammenbruches aller Zeiten und angesichts der Tatsache, daß dieses mit marktschreierischer Propaganda verkündete tausendjährige Reich fünf Minuten nach zwölf in Dunst und Rauch sich auflöste und unbeschreibliches Elend über unser Land und seine im Grunde brave Bevölkerung brachte, sich aus dem Staube zu machen —, wenigstens teilweise die ärgsten Schäden behoben und haben nichts unversucht gelassen, trotz der Ungunst der Verhältnisse und trotz der Sorge um ihre Familien den Verkehr wieder in Gang zu bringen. Für diese Tat gebührt den Eisenbahnern der Dank des Vaterlandes. Diese wichtigen Leistungen wären aber nach meinem Dafürhalten nicht möglich gewesen, wenn nicht der Großteil der Eisenbahner, die sich immer zu Österreich bekannt haben, in diesen kritischen Tagen an einem Strang gezogen hätten.

Keiner fragte seinen Nachbarn, welcher politischen Richtung er angehört. Jeder war eben in erster Linie nur Österreicher, gleichgültig, ob er aus dem KZ oder aus den Kerkern und Gefängnissen der Gestapo kam oder als Gemaßregelter oder Geduldeter während der Jahre der Tyrannei seinen schweren Dienst versehen mußte. In diesen bitteren Tagen und Wochen hat alle nur ein Gedanke beseelt, der Glaube an dieses österreichische Vaterland, und ich bin mir dessen bewußt, daß die Erinnerung an diese gemeinsame Not-

zeit doch die Gemüter im Laufe der folgenden Zeit beruhigen wird. Wenn heute noch die Meinungen in heftigerer Form aneinanderprallen, dann sollten wir bedenken, daß wir alle in diesem Hohen Hause dazu berufen sind, dieses Land aus den Schrecknissen des Krieges und dessen katastrophalen Folgen herauszuführen. Wir von der Österreichischen Volkspartei sind jederzeit dazu bereit. Zeigen auch Sie, meine Herren von der Linken, daß Sie diesen Weg gehen wollen, denn dann werden wir gewiß eher zum Ziele gelangen.

Die zweite demokratische Republik ist noch eine sehr zarte Pflanze und muß gehegt und gepflegt werden. Aber manchmal hat es den Anschein, als ob die Menschen nach all den Irrungen entweder gar nichts oder nicht viel gelernt hätten. Wir sollten uns abgewöhnen, alles nur durch die Parteibrille zu sehen. Das gilt in besonderer Form von den Eisenbahnen. Sie sind doch ein Staatsapparat und müssen aus Staatsmitteln erhalten werden. Es ist daher nur recht und billig, wenn sie, wie es sich in einer demokratischen Republik gehört, auch demokratisch verwaltet werden. Leider müssen wir aber feststellen, daß dem nicht immer so ist. Alle drei Parteien dieses Hauses haben immer wieder betont, daß man die prominenten Nazi bestrafen soll, daß aber die kleinen Mitläufer zu pardonieren wären. Auch wir sind für diesen Grundsatz, müssen aber leider sehen, daß hier doch ein Unterschied gemacht wird, ob sich der betreffende Eisenbahner zur Österreichischen Volkspartei, zur Sozialistischen Partei oder zur Kommunistischen Partei bekennen will.

Die Auffassungen der sogenannten Aktionsausschüsse sind da sehr oft verschieden, und die Österreichische Volkspartei sieht mit banger Sorge, wie gerade bei den Staatseisenbahnen die Entscheidungen in Personalangelegenheiten getroffen werden. Wir sollten in diesen Fragen immer an die ersten Wochen nach unserer Befreiung denken, dann würde, davon bin ich überzeugt, doch die Gerechtigkeit siegen.

Ich möchte nun wieder auf meine einleitenden Worte über die veranschlagten Summen für das Budget 1947 zurückkommen und möchte bemerken, daß ich fest davon überzeugt bin, daß der Herr Verkehrsminister nicht alle Wünsche der Herren Abgeordneten wird erfüllen können, besonders dann nicht, wenn so viele Schäden behoben werden sollen. Ich weiß auch, daß nicht jeder der hier anwesenden 165 Mandatäre mit einem besonderen Wunschzettel über größere oder auch kleinere Investitionen kommen kann. Trotzdem aber möchte ich den Herrn Ver-

kehrsminister ersuchen, einer Tatsache sein Augenmerk zu schenken, und zwar betrifft es den Bahnhof Gmünd im obersten Waldviertel.

Jeder, der schon Gelegenheit hatte, von Wien mit der Franz-Josefs-Bahn nach Prag oder umgekehrt zu reisen, kommt ungefähr auf halber Strecke auch durch Gmünd. Als in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Franz-Josefs-Bahn gebaut wurde, hat sich des öfteren der Fall ereignet, daß selbst größere Orte es verabsäumt haben, sich für die Trasse der Bahn zu interessieren. Ich will heute nicht untersuchen, welche Motive für die ablehnende Haltung gegenüber der Eisenbahn ausschlaggebend waren. Tatsache ist, daß die Stadt Gmünd als eine der ältesten Siedlungen im oberen Waldviertel den Wert dieses aufkommenden Verkehrsmittels erkannt hat und damals dank allerhöchster Verbindungen einen großen Bahnhof bekommen konnte, der allerdings außerhalb der Altstadt errichtet wurde. Von diesem Bahnhof gabelte sich dann die Bahn, und zwar führte die eine Strecke über Tabor nach Prag und die andere über Budweis nach Eger. In späterer Folge entstanden dann auch auf dem Bahnhofsgelände in Gmünd die großen Anlagen einer der größten Eisenbahnwerkstätten des damaligen Österreich-Ungarn. Diese Entwicklung brachte es mit sich, daß nicht nur in Gmünd selbst, sondern auch in der engeren Umgebung sich größere Industrien und Werke ansiedelten und die Stadt Gmünd zu einem Zentrum im Waldviertel entwickelten. Die Folge war, daß der alte, bestehende Bahnhof zu einem modernen Großbahnhof umgebaut wurde und außerdem drei weitere Bahnlinien nach Litschau und Heidenreichstein im Norden und nach Groß-Grünz im Süden angeschlossen wurden. Im Zuge dieses einzig dastehenden wirtschaftlichen Aufschwunges wurde im Laufe der folgenden Jahre das Gebiet um den Bahnhof mit der Altstadt verbaut und es entstand ein neuer Stadtteil: Gmünd-Bahnzeil.

Das Jahr 1918 brachte den Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie, und der Friedensvertrag von Saint-Germain bestimmte, daß das Gebiet um den Bahnhof mit der Gabelung der beiden Hauptstrecken nach Prag und nach Eger mitsamt dem neuerstandenen Stadtteil Gmünd-III und den großen Werkstättenanlagen an die Tschechoslowakische Republik abgetreten werden mußten. Die Folge dieser Grenzziehung war die Teilung der Stadt Gmünd in einen besetzten und in einen nichtbesetzten Teil.

In weiterer Folge wurden auch die Eisenbahner, rund 1200 Mann, die in den Werk-

stätten beschäftigt waren, ausgewiesen und in andere Werkstätten nach St. Pölten, Amstetten und Villach versetzt. Die älteren wurden pensioniert. Gmünd hatte damit seinen großen modernen Bahnhof verloren, und es wurde nunmehr bei der in Richtung Wien gelegenen Haltestelle ein neuer Bahnhof errichtet. Dieser Bahnhof war ursprünglich nur als Provisorium gedacht. In Österreich ist es aber schon einmal so, daß solche Provisorien meist sehr lange bestehen bleiben, und so blieb auch dieser Bahnhof, sofern er überhaupt Anspruch auf diesen Namen erheben durfte, bestehen. Ich selbst habe in all den Jahren bis 1938, im Verein mit allen politischen Richtungen, Behörden und Instanzen, mich an dem Versuch beteiligt, diese armselige Bude durch einen den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft sowie dem Ansehen des österreichischen Staates entsprechenden modernen Bahnhof zu ersetzen. Alle Bemühungen waren vergebens. Der Reisende, der bei diesem Bahnhof österreichischen Boden betrat, konnte kein erfreuliches Bild gewinnen, und jeder, der den Bahnhof gesehen hat oder heute wieder sieht, wird mir bestätigen müssen, daß dieser Bau weder seine Zwecke erfüllt, noch überhaupt mit dem Namen Bahnhof bezeichnet werden kann.

Die gewaltsame Angliederung des Sudetenlandes löste mit einem Schlag diesen gordischen Knoten und der frühere Hauptbahnhof fiel wieder zu Österreich, damals Ostmark geheißen, zurück.

Durch die Ereignisse des Jahres 1945 aber wurde die Grenze wieder so gezogen, wie sie 1938 bestanden hatte, und es ist kaum anzunehmen, daß an dieser Grenze sich noch etwas zugunsten Österreichs ändern werde. Gmünd ist wieder geteilt, die eine Hälfte gehört zu Österreich, die andere Hälfte zur Tschechoslowakei, und wir müssen derzeit wieder froh sein, daß dieser Bahnhof in den Jahren der nationalsozialistischen Ära nicht das Zeitliche gesegnet hat. Der Bau selbst ist aber nicht besser geworden. Außerdem wurde der Hauptbahnhof im heutigen besetzten Stadtteil Ceske Velenice am 23. März 1945, also einen Monat vor dem Zusammenbruch des Dritten Reiches, schwerstens bombardiert und damit auch unser Provisorium schwerstens in Mitleidenschaft gezogen. Alle Amtshandlungen, die vor 1938 im tschechischen Hauptbahnhof durchgeführt wurden, werden nunmehr im Bahnhof Gmünd-Stadt durchgeführt. Es ist wahrlich noch ein Glück, daß derzeit nur ganz wenige Züge verkehren, denn es wäre kaum auszu-denken, was die Reisenden im gegen-teiligen Falle durchmachen müßten. Man

muß diesen Bahnhof mit all seinen Einrichtungen und den zuletzt provisorisch errichteten Werkstätten gesehen haben, dann wird man verstehen, daß Österreich einer besseren Zukunft wert ist, weil die Menschen ihrer Arbeit und Beschäftigung trotz der Ungunst der Verhältnisse nachgehen und ihren nicht leichten Dienst versehen.

Ich komme zum Schlusse meiner Ausführungen und möchte den Herrn Verkehrsminister dringend ersuchen, der Bahnhoffrage in Gmünd sein Hauptaugenmerk zu schenken. Es ist mir nicht bekannt, ob schon im Budget 1947 Vorsorge getroffen ist, damit diese Schande aller österreichischen Bahnhöfe verschwindet. Ich will aber hoffen, daß die zuständigen Stellen sich dieser Frage annehmen. Die Bevölkerung dieses Grenzbezirkes hat mit Rücksicht darauf, daß ihr im Zuge der Grenzfestsetzung, besonders aber durch die Ereignisse von 1945, schon so schweres Leid widerfahren ist, ein Anrecht darauf erworben, auch diesen Bahnhof den Anforderungen entsprechend auf- und auszubauen, denn erst dann wird der einreisende Fremde ein anderes Bild von Österreich gewinnen als bisher. Wir wollen doch den Fremdenverkehr fördern, wo es nur geht, weil der Staat auch auf diesem Weg zu ausländischen Zahlungsmitteln kommt, die er so notwendig braucht. Erst dann wird dieses arme Land in die Lage versetzt werden, die Wirtschaft wieder so anzukurbeln, daß Österreich wieder das wird, was es früher war: ein zwar kleines, aber angesehenes Land mit gesunder Wirtschaft und tüchtigen, zufriedenen und glücklichen Menschen, bei denen jeder Fremde, sei er aus welchem Land immer, zu Gast sein kann. (Beifall bei der Österreichischen Volkspartei.)

*

Damit ist die Aussprache über die Gruppe XIV des Bundesvoranschlages beendet.

Zur Beratung gelangt nunmehr die Gruppe IX mit den Kapiteln 4: Staatsschuld, Kapitel 5: Finanzausgleich, Kapitel 6: Pensionen, Kapitel 16: Finanzverwaltung, Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, Kapitel 18: Kassenverwaltung (mit Ausnahme des Titels 8), Kapitel 25: Postsparkassenamt, Kapitel 27: Monopole, Kapitel 28, Titel 7: Hauptmünzamt, und Kapitel 30: Tabakregie.

Spezialberichterstatte **Kapsreiter**: Hohes Haus! Auch Gruppe IX des Bundesvoranschlages wurde in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses vom 27. November durchberaten. Die Gruppe IX enthält eine Reihe von wichtigen und wichtigsten Kapi-

teln, wie zum Beispiel die Staatsschuld, über die erst bei den Verhandlungen über den Friedensvertrag eine endgültige Entscheidung zu erwarten ist. Das Kapitel Finanzausgleich ist allgemein als einer der Kardinalpunkte zur Herstellung eines dauerhaften Gefüges unseres Bundesstaates bekannt. Nicht weniger Sorge bereitet das Kapitel Pensionen, nicht nur wegen der globalen Höhe, sondern auch wegen der sozialen Härten bei der Neuregelung der Sätze. Das Kapitel Finanzverwaltung zeigt einen erfreulichen Fortschritt durch den Abbau der Beamten. Die öffentlichen Abgaben sind von einer Milliarde 400 Millionen Schilling auf nicht weniger als eine Milliarde 700 Millionen Schilling gestiegen. Eine generelle Reform des Steuerwesens entsprechend den Voraussetzungen des kleinen Österreichs und den Erfordernissen der Wirtschaft muß unbedingt angestrebt werden. Das Kapitel Kassenverwaltung ist in Ordnung. Das Kapitel Postsparkassenamt zeigt eine enorme Erhöhung der Umsätze und die alte Leistungsfähigkeit dieses österreichischen Schmuckstücks in der staatlichen Verwaltung. Die Monopole zeigen befriedigende Beträge. Beim Salz wurde eine fast friedensmäßige Produktion erreicht. Die Lotterien und das Branntweinmonopol führen normale Erträge ab. Das Münzamt schneidet ohne Verlust ab. Das Juwel der Monopole ist wie im vorangegangenen Budget das Monopol der Tabakregie, das an Einnahmen und Gebühren mit über einer halben Milliarde zu den Staatsausgaben beitragen soll.

Alle Kapitel wurden im Ausschuß gründlich durchberaten. Der Finanz- und Budgetausschuß stellt auf Grund seiner Beratung den Antrag (liest):

„Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 4: Staatsschuld,
 - dem Kapitel 5: Finanzausgleich,
 - dem Kapitel 6: Pensionen,
 - dem Kapitel 16: Finanzverwaltung,
 - dem Kapitel 17: Öffentliche Abgaben,
 - dem Kapitel 18: Kassenverwaltung (mit Ausnahme des Titels 8),
 - dem Kapitel 25: Postsparkassenamt,
 - dem Kapitel 27: Monopole samt den dazugehörigen Geldvoranschlägen (Anlagen II/2, II/3 und II/4),
 - dem Kapitel 28, Titel 7: Hauptmünzamt samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/7) und
 - dem Kapitel 30: Tabakregie,
- des Bundesvoranschlages für das Jahr 1947 in der vom Finanz- und Budgetaus-

schuß beschlossenen Fassung wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die beige gedruckte Entschliebung wird angenommen.“

*

Die Entschliebung lautet:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden möglichst bald mit allen beteiligten Stellen Verhandlungen über die Erstellung eines neuen Finanzausgleichsgesetzes einzuleiten.

Abg. **Honner**: Hohes Haus! Im Bericht über das Kapitel Finanzen, der uns vorliegt, wird als besonderes Verdienst des Finanzministeriums hervorgehoben, daß das Budget rechtzeitig eingebracht wurde, daß es in Schillingwerten erstellt ist und sogar mit einem Überschuß abschließt.

Es liegt mir ferne, die Tatsache zu unterschätzen, daß die rechtzeitige Einbringung des Budgets ein Beweis dafür ist, daß im Finanzministerium gearbeitet wird. Aber das kann uns nicht über einen wesentlichen Mangel des Budgets hinwegtäuschen, nämlich, daß die Ergebnisse der Wirtschaft des abgelaufenen Jahres — nicht einmal seiner abgelaufenen ersten sechs Monate, für die ja diese Ergebnisse schon bekannt waren —, im Budget keinen Ausdruck finden.

Das Budget bleibt im engen Rahmen der Traditionen des österreichischen Finanzwesens und bleibt dem Prinzip treu, die Staatseinnahmen nicht von dort zu nehmen, wo die größten Reichtümer angehäuft sind, sondern von dort, wo sie am leichtesten zu erfassen sind, das ist vor allem bei den Arbeitern und bei den Angestellten.

Bevor ich meine kritischen Bemerkungen zur Einnahmenseite des Budgets mache, möchte ich die Aufmerksamkeit des Hohen Hauses auf die Seite 3 der uns vorgelegten Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz lenken. Dort wird festgestellt, daß die Gebahrung mit ausländischen Zahlungsmitteln nach dem Richtwert festgesetzt ist, der dem Kurs 1 Dollar = 10 Schilling entspricht. Ich habe bereits gestern bei der Debatte zu dem Kapitel Handel und Wiederaufbau auf die Unmöglichkeit hingewiesen, diesen Kurs der Wirtschaftsgebahrung unseres Staates zugrunde zu legen. Erinnern Sie sich doch, daß dieser Kurs seinerzeit für den sogenannten Alliierten Militärschilling festgelegt wurde, der im Umlauf den gleichen Wert wie die Reichsmarknoten hatte. Seither ist die Schillingwährung von der Reichs-

markwährung losgelöst worden, und wir hören von verschiedenen Seiten, daß dadurch der Schilling im Werte gestiegen sein soll. Es ist uns nicht bekannt, ob die österreichische Regierung an die alliierten Stellen herangetreten ist, um die durch die Verhältnisse notwendig gewordene Revision dieses seinerzeit vor Schaffung der österreichischen Regierung festgesetzten Kurses zu ersuchen.

Einnahmen- und Ausgabenseite des Budgets sind sorgfältig austariert, aber nicht immer hat man den Eindruck, daß hinter den Ziffern auch reale Tatsachen stehen.

Ich möchte mich vor allem mit der Einnahmenseite beschäftigen. Hier ist die bedeutendste Steigerung bei der Lohnsteuer zu verzeichnen, deren Einnahmen 1947 um beinahe ein Drittel höher eingesetzt sind als für das laufende Budgetjahr 1946, das heißt, daß trotz der Senkung der Steuersätze die Arbeiter und Angestellten einen bedeutend größeren Beitrag zu den Staatseinnahmen zu leisten haben werden als die anderen Schichten der Bevölkerung. Wenn wir dazurechnen, daß die Tabaksteuer ebenfalls zum größten Teil auf die Arbeiter und Angestellten fällt und noch andere Verbrauchssteuern dazukommen, ist es klar, daß das schädliche und falsche Steuerprinzip der Belastung der Minderbemittelten mit direkten und indirekten Steuern nach wie vor in Kraft bleibt, obwohl bei den Beratungen im Finanzausschuß dieses Prinzip von allen Seiten einer Kritik ausgesetzt war.

Dabei ist es mit der Logik des Finanzministeriums nicht besonders gut bestellt. Auf Seite 31 der Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz wird uns erklärt, daß die Erhöhung der Lohnsteuereingänge um 80 Millionen Schilling gegenüber dem laufenden Budgetjahr ihre Ursache in der Aufwärtsentwicklung der Produktion und — wie der Herr Finanzminister in seinen Erläuterungen im Budgetausschuß erklärte — in der Zunahme der in den Produktionsprozeß eingegliederten Dienstnehmer hat. Hier wird also die Steigerung der Produktion als eine Tatsache angenommen. Die Begünstigungen des Steueränderungsgesetzes vom 25. Juli des laufenden Jahres sollen sich hier nicht ausgewirkt haben? Umgekehrt aber bei der Einkommensteuer. Hier wird uns gesagt, daß die Erhöhung der steuerfreien Einkommensgrenze und der Aufbauzuschlagsgrenze eine Verringerung der Steuereinnahmen mit sich bringen muß. Die Steuereinnahmen werden daher bei diesem Kapitel gegenüber dem laufenden Budgetjahr um 12 Millionen Schilling ermäßigt. Wenn aber mehr Arbeiter und Angestellte beschäftigt

sind, die Produktion also steigt, ist es doch nicht einzusehen, wieso bei den selbständig Erwerbstätigen, die nicht Angestellte und Arbeiter sind, die Einnahmen nicht steigen, sondern sinken sollen. Ich glaube, wir brauchen nicht sehr lange nach einer Lösung dieses Problems zu suchen. Es ist eben einfacher, die Lohnsteuer einzunehmen, die ja vom Lohn abgezogen wird, als die Einkommensteuerpflichtigen zu zwingen, richtige Bekenntnisse abzugeben. Aber was kann der Arbeiter und der Angestellte dafür, daß der Eintreibungsapparat des Staates scheinbar nicht imstande ist, alle Steuerpflichtigen zur gleichen Disziplin wie den Arbeiter und Angestellten zu veranlassen? Ich habe bereits im Finanz- und Budgetausschuß erklärt, daß es sich hier um ein antisoziales Prinzip und gleichzeitig um eine stillschweigende Anerkennung der mangelnden Steuerdisziplin bei den Besitzenden handelt.

Die Frage der Einkommensteuer ist nämlich nur ein Problem der Erziehung der Besitzenden zur Steuerdisziplin. Es ist eine allgemein bekannte und unbestrittene Tatsache, daß im Laufe der Jahre der Nazi-besetzung durch die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen Deutschlands zahlreiche Betriebe in Österreich erweitert wurden und die industrielle Kapazität Österreichs als Ganzes gestiegen ist. Daran haben sich nicht wenige Leute bereichert, die durchwegs nicht alle Mitglieder der NSDAP waren oder unter das Verbotsgesetz fielen. Aber die Kriegsgewinne und der Vermögenszuwachs während des Naziregimes durch Ausnützung der Kriegslage sind bis heute nicht abgeschöpft, ja nicht einmal besteuert worden. Die Erklärung des Herrn Finanzministers im Budgetausschuß, daß eine einmalige Vermögensabgabe deshalb nicht in das Budget eingestellt werden kann, weil ein diesbezügliches Gesetz noch gar nicht vorliegt, und daß man ohne genaue Grundlagen kein solches Gesetz ausarbeiten kann, hält meine Fraktion für äußerst gefährlich. Es ist eine schwere Unterlassung, daß bis jetzt noch kein Gesetzentwurf über eine Vermögensabgabe eingebracht worden ist. Wir können nicht, wie der Herr Finanzminister sagt, zuwarten, bis die Voraussetzungen für eine solche Vermögensabgabe gegeben sind. Wir sollten uns an vergangene Beispiele erinnern, wie Zuwarten und Abwarten die Gelegenheit zu Vermögensverschiebungen und Vermögensverschleierungen geboten haben. Ich habe seinerzeit einen Antrag eingebracht, alle Sperrkonti über 20.000 S für verfallen zu erklären. Es wäre das noch kein Vermögensabgabengesetz, aber ein sehr wichtiger

Schritt zur Sicherung unserer Währung, die jetzt durch die Durchlöcherung der Kontensperre weiter gefährdet wird.

Es fehlt, wie wir glauben, am dem Willen zur Durchführung einer Vermögensabgabe, denn sie würde — und das ist wahrscheinlich einer der Hauptgründe — Kreise treffen, die heute von großem Einfluß auf unsere Wirtschaft sind. Aber wir werden nicht müde werden, diese Forderungen zu stellen. Die österreichischen Arbeiter halten es nicht für tragbar, daß auf die Dauer vornehmlich sie — sei es als Lohnsteuerzahler, Raucher und Verbraucher von Salz, Zucker, Wein und Bier oder als Benützer von Eisenbahnen und Omnibussen — es sind, die Steuern zahlen, während die Großverdiener oft sogar geringer belastet werden als im vorigen Jahr. Ein starres Festhalten an dem Nazisteuersystem, das eben auf diesem Grundsatz der Belastung der Minderbemittelten und der Bevorzugung der Nutznießer der Kriegswirtschaft aufgebaut war, ist für den geltenden Grundsatz der Steuereinkünfte bei uns, ich möchte sagen, charakteristisch.

Der Ansatz für die Sühneabgabe für ehemalige Nationalsozialisten ist unserer Meinung nach — und das habe ich auch im Budgetausschuß ausgesprochen — äußerst niedrig gehalten und erscheint dadurch bedenklich, weil er gleichmäßig auf die Einkommensteuer, Lohnsteuer und Grundsteuer verteilt ist. Wir glauben aber, daß bei dieser Abgabe die Hauptlast nicht auf die Lohnsteuerzahler, sondern im starken Maße auf die Einkommensteuerzahler und auf die Grundsteuerzahler gelegt werden muß. Die Sühneabgabe muß dem Prinzip entsprechen, daß nicht klein und groß in derselben Weise behandelt werden. Meine Fraktion hat daher im Budgetausschuß den Antrag gestellt, die Ansätze für die Sühneabgabe für ehemalige Nationalsozialisten von 30 auf 50 Millionen Schilling zu erhöhen, und zwar in der Weise, daß man die Einnahmen aus dem Zuschlag zur veranlagten Einkommensteuer und zur Grundsteuer um etwa 10 Millionen Schilling erhöht. Wir gehen dabei von dem Grundsatz aus, daß bei der vorliegenden gleichmäßigen Belastung der Lohnsteuer und anderer Gruppen von direkt Besteuernten zweifellos eine starke Heranziehung der wirtschaftlich Schwächeren, der kleinen Nazi, eintreten würde, was dem Grundsatz widerspricht, der dem Gedanken der Sühneabgabe zugrunde liegt, nämlich in erster Linie die großen Nazi zu treffen.

Der Finanzausgleich für den Bund einerseits und die Länder und Gemeinden andererseits ist, wie er derzeit besteht, für die Ent-

wicklung unserer Länder und Gemeinden untragbar. Hier handelt es sich nicht um Erklärungen, ob der Bund in der Lage ist, zu zahlen oder nicht, wann und wieviel er geben will oder nicht. Hier handelt es sich darum, ein nationalsozialistisches Unrecht, eine Vergewaltigung der Selbstverwaltung zu beseitigen.

In der Nazizeit wurde eine Reihe von Steuern, deren Ergebnis seinerzeit zwischen dem Bund und den Gemeinden geteilt war, in die Staatsfinanzen des Dritten Reiches aufgenommen und dafür den Betroffenen eine bestimmte Summe pro Jahr als Ablöse gezahlt. Eine Reihe dieser Steuern, wie zum Beispiel die Einkommen- oder Körperschaftsteuer, die seinerzeit zwischen Bund und Ländern geteilt war, bringt aber heute weit mehr als im Jahre 1937 ein. Trotzdem hat man bei den Finanzzuweisungen das Anwachsen der Erträge des Bundes bei dieser Steuer nicht berücksichtigt. Wenn wir heute schon nicht zu dem gerechten Prinzip der gemeinsamen Abgaben zurückkehren können, so kann bei den Zuweisungen doch eine entsprechende Erhöhung durchgeführt werden. Die vom Budgetausschuß beantragten Erhöhungen sind unserer Auffassung nach angesichts der Aufgabe, die die Länder und Gemeinden haben, durchwegs unzureichend.

Das seit Monaten versprochene Gesetz über einen neuen Finanzausgleich müßte von der Regierung ehestens eingebracht werden, um unseren Ländern und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Wenn schon der Bund seine Wiederaufbauarbeiten nicht begonnen hat, so möge er doch durch ungenügende Finanzzuweisungen nicht auch die Länder und Gemeinden daran hindern, ihrer Pflicht zum Wiederaufbau gerecht zu werden. Die Ankündigung eines neuen Finanzausgleiches für den Sommer des nächsten Jahres, die der Herr Finanzminister gemacht hat, ist unzureichend.

Im Budgetausschuß habe ich den Antrag gestellt, das Kapitel 4, Pauschalvorsorge für die Staatsschuld, zu streichen, da der österreichische Staat gegenwärtig keine Verpflichtung zur Zahlung von Auslandsschulden hat. Ich bin auch der Meinung, daß diese Frage so lange nicht gestellt werden kann, solange nicht klare und bestimmte Zusicherungen über die Rückgabe des Österreich geraubten Gold- und Devisenbestandes der Österreichischen Nationalbank im Ausland gemacht worden sind und nicht Klarheit über die Forderungen Österreichs an Deutschland herrscht. Die auf Seite 11 der Erläuterungen angestellten Vergleiche

zwischen Schuldendienst des Voranschlages von 1938 und heute können zur Begründung des Budgetansatzes nicht herangezogen werden. Ich glaube daher, daß keinerlei Anlaß vorliegt, eine so große Summe für den Staatsschuldendienst bereitzustellen, noch dazu, wo wir für andere viel wichtigere und dringendere Bedürfnisse Geldmittel nötig haben.

Ein besonderes Kapitel ist in der uns vorgelegten Aufstellung die Bundesschuld an die Österreichische Nationalbank. Die Nationalbank, deren Verstaatlichung wir kommunistischen Abgeordneten wiederholt vorge schlagen, die von diesem Hause aber stets abgelehnt worden ist, operiert heute mit österreichischen Staatsgeldern. Es liegt keinerlei Anhaltspunkt dafür vor, daß auch nur ein geringer Teil Privatkapital dabei ist. Dennoch will man dieses Staatseigentum nicht verstaatlichen. Der einzige Grund, den man dafür sehen kann, ist, daß einflußreiche Kapitalistenkreise offenbar beabsichtigen, später einmal wieder ihre Hand auf die Nationalbank zu legen und sie statt als Werkzeug des Staates, als Notenbank des Staates, als ein Druckmittel gegen den Staat verwenden zu wollen. Daher können wir uns auch keineswegs damit abfinden, und deshalb bleibt die Forderung nach Verstaatlichung der Nationalbank eine dringliche Forderung zur Sicherung unserer Währung, und vor allem auch zur konsequenten Durchführung der bereits beschlossenen Verstaatlichungsaktion in Österreich.

Zum Kapitel Pensionen haben wir im Budgetausschuß den Erläuterungen des Herrn Finanzministers entnehmen können, daß die Kürzung des Aufwandes für Pensionen zumindest in der Hauptsache auf die Angleichung der Sätze der deutschen Militärpensionen an die österreichischen Zivilpensionen zurückzuführen ist. Ich halte es jedoch für notwendig, hier wieder an den Beschluß zu erinnern, der im vorigen Jahr auf Initiative der Kommunisten angenommen wurde, nämlich die Festlegung des Grundsatzes, daß es keine Teilung in Alt- und Neupensionisten geben dürfe, wobei die erworbenen Pensionsansprüche der Staatsangestellten gewahrt und gesichert bleiben müssen.

Abschließend möchte ich, auf eine wiederholt gestellte Forderung unsererseits zurückkommend, abermals darauf verweisen, daß es an der Zeit wäre, die Vorbereitungen für die Rückkehr zu einer reformierten österreichischen Steuergesetzgebung zu treffen. Die nazistische Steuerpraxis ist nicht nur überlebt, sondern ihrem ganzen Charakter nach

volksfeindlich, so daß sie nicht mehr länger beibehalten werden kann.

*

Präsident Dr. Gorbach übernimmt den Vorsitz.

Abg. Stika: Hohes Haus! Der Herr Finanzminister hat uns ein ausgeglichenes Budget vorgelegt. Das ist sicherlich ein Beweis einer soliden und ernsten österreichischen Gebarung. Es ist aber auch ein Zeichen eines langsamen, aber sicheren Wiederaufstieges unserer Wirtschaft. Freilich ist dies nur der erste Schritt, denn eine wirklich ausgeglichene Finanzgebarung müßte sich nicht nur auf die Bundesausgaben und -einnahmen, sondern auch auf die Gebarung der Länder und Gemeinden erstrecken. Leider fehlt den Ländern und Gemeinden noch der feste finanzielle Boden unter den Füßen.

Grundbedingung eines allgemeinen finanziellen Wiederaufbaues ist daher ein geordnetes Verhältnis zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. An Stelle der Dotationen, die wir ablehnen, muß wieder die Steuerhoheit für alle autonomen Landes- und Gemeindeverwaltungen Geltung erlangen. Über die Steuerhoheit verfügt derzeit nur der Bund. Die besonders schwierige Lage der Länder wird dadurch gekennzeichnet, daß sie schwere Defizite in ihren Voranschlägen aufzuweisen haben, so beispielsweise Wien 70 Millionen und das Land Niederösterreich 33 Millionen Schilling. Alle Länder mit Ausnahme der Gemeinde Wien sind ausschließlich auf die Dotationen des Herrn Finanzministers angewiesen.

Noch ernster ist die Lage in den Gemeinden. Der Krieg und die Nachkriegsfolgen haben den Gemeinden schwere Wunden geschlagen. Erhöhte Personalkosten und Sachauslagen, daneben die Forderung des Finanzministeriums zur Leistung von Lastenausgleichs- und Wiederaufbaubeiträgen burden außerdem noch große Schuldenlasten den Gemeinden auf. Die Not der Gemeinden stellt die Verwaltung vor ungeheure Schwierigkeiten.

Es ist kein Wunder, wenn sich die Länder und Gemeinden in ihrer gemeinsamen Not auf einer gemeinsamen Tagung in Salzburg getroffen und nach einem Ausweg gesucht haben. Sie haben festgestellt, daß die jeweiligen Leistungen einer autonomen Verwaltung als ein Gradmesser der kulturellen und politischen Reife zu werten seien und daß die Länder und Gemeinden als eigentliche Träger des Wiederaufbaues vom Bund eine Neuregelung der finanziellen Verhältnisse fordern müssen.

Ein Finanzausgleich zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ist — ich glaube, auf dem Standpunkt stehen heute alle drei Parteien dieses Hauses — eine staatspolitische Notwendigkeit. Der Zeit des Fortwurstelns muß ein Ende gesetzt werden. Wenn die drei Parteien heute in einem gemeinsamen Antrag zum Kapitel 5 eine Erhöhung der Finanzzuweisungen um 25 Millionen Schilling an die Länder und an die Gemeinde Wien sowie an die Gemeinden und Gemeindeverbände beantragt haben, so erblicken wir in der Erfüllung dieses Antrages nur eine Notlösung. Die Sozialistische Partei ist daher für eine rasche durchgreifende Regelung dieser Frage, für eine gerechte Aufteilung der Steuerquellen zwischen Bund und den übrigen autonomen Verwaltungen. Der Herr Finanzminister und die maßgebenden Herren des Finanzministeriums erblicken auch in den Rücklagen der Gemeinden eine gewisse Sicherheit der Verwaltung für die nächsten Monate. Ich teile diesen Standpunkt nicht und möchte dazu folgendes sagen: In den Rücklagen der Gemeinden sind ganz gewaltige Beträge in Reichsschatzscheinen gebunden. Übrigens ist dies eine Frage für sich und stellt uns vor ein sehr ernstes Problem. Länder und Gemeinden, Versicherungsanstalten, Banken und Sparkassen sind durch die deutsche Kriegsfinanzierung ruiniert worden. Sechs Milliarden Reichsschatzscheine und 105 Millionen sonstiger Forderungen an das Deutsche Reich bezeugen zahlenmäßig die ungeheure Ausplünderung Österreichs. Der Schatz ist weg — wertlose Scheine sind uns geblieben. Die Kreditinstitute und Banken sind aus diesen Gründen nicht in der Lage, Bilanzen zu legen. Nach den Bilanzrichtlinien des Finanzministeriums sollen die deutschen Auslandsforderungen der österreichischen Kreditinstitute nur mit 25 Prozent eingesetzt werden. Eine solche Entwertung bedeutet aber, daß alle erstellten Bilanzen passiv wären. Aber dadurch, daß keine Bilanzen erstellt wurden, verliert wieder die Bundesregierung jeden Einblick in die Gebarung der Kreditinstitute. Die Regelung dieses sehr ernststen Problems ist dringend nötig. Ferner muß die Bundesregierung bei gegebener Zeit darauf bestehen, daß Deutschland, das den finanziellen Zusammenbruch Österreichs herbeigeführt hat, die Forderungen der österreichischen Kreditinstitute einlösen muß. Das ist eine ganz gerechte Forderung. Auf keinen Fall darf aber die Bankensanierung auf Kosten des werktätigen Volkes in Österreich erfolgen. (Zustimmung bei den Sozialisten.) Der Zinsausfall für die sechs Milliarden Reichspapiere bedeutet, daß

es den Kreditinstituten derzeit unmöglich ist, die Einlagen, die eine Höhe von 77 Milliarden erreicht haben, verzinsen zu können. Die weitere Folge davon ist nun, daß das Zinsenstreichungsgesetz auch für das Jahr 1946 Anwendung finden muß. Das bedeutet ohne Zweifel eine Schädigung der Einleger und Sparer zugunsten der Banken, die durch die deutschen Ausplünderer blutleer gemacht wurden. Auch hier gibt es Ungleichheiten, die verzeichnet werden müssen. In allen privaten Geschäften werden Zinsen gefordert und gezahlt. Auch bei Pfandbriefen und Obligationen gibt es einen Zinsenverdienst. Wer so klug war oder sich so gut beraten ließ, seine Einlage in Pfandbriefe oder Obligationen umzuwandeln, bekommt heute nicht nur Zinsen, sondern er hat auch das Vergnügen, die Pfandbriefe jederzeit wieder in Geld umwandeln zu können. Das Sparkapital hat heute eine sehr harte Belastung zu ertragen. Der Sparer bekommt keine Zinsen und seine Guthaben sind gesperrt. Wir zählen 43 Milliarden an gesperrten Guthaben. Die Dinge auf diesem Gebiete sind sehr verworren. Wir haben die sogenannten Altguthaben aus dem April 1945, die Neuguthaben vom Juli 1945 und die sogenannten Konversionsguthaben vom Dezember 1945. Unter den Altguthaben finden wir die wirklichen Sparer: Kleingewerbetreibende, Handwerker, Dienstmädel, Arbeiter und Angestellte. Bei den sogenannten Neuguthaben sammeln sich die Braven, Gläubigen, die im Juli vorigen Jahres ihr Geld in die Sparinstitute getragen haben. In den Konversionsguthaben sind alle jene Säumigen vertreten, die kein Vertrauen hatten und erst durch die Umwandlung der Reichsmark in Schilling genötigt wurden, zum Schalter zu kommen und dort ihre Reichsmark abzuliefern. Von allen Guthaben sind 40 Prozent verfügbar, jedoch unter ganz verschiedenen Bedingungen, während 60 Prozent absolut gesperrt sind und von diesen gesperrten Guthaben nur unter größten Schwierigkeiten Abhebungen gemacht werden können. Dies alles erfordert ungeheure Mühe und kompliziert die Arbeit bei den Sparinstituten außerordentlich. Es wäre deshalb eine Vereinfachung absolut notwendig und — meiner Meinung nach — dringend am Platz. Darüber hinaus ist es erforderlich, daß die gesamte Frage der Sperrguthaben einer baldigen Lösung, und zwar nach sozialen Gesichtspunkten, zugeführt wird.

Dies waren nur einige der Schwierigkeiten, die ich zum finanziellen Wiederaufbau unserer Republik angeführt habe. Den Schluß aller Wiederaufbaumaßnahmen soll

dann unsere Währungsreform krönen. Hierzu wäre auch einiges zu sagen:

Es gibt heute viele, Berufene und Unberufene, die an Währungsfragen arbeiten und Politik machen. Es vergeht kein Tag, an dem nicht über Vermögensabgabe, Währungsreform und alle diese Dinge gesprochen wird, die nur Unruhe in die Bevölkerung und in die Wirtschaft bringen. Meistens sind die Ausführungen außerordentlich oberflächlich und von keinem Ernst getragen. Es gibt auch Minister, die damit ressortmäßig gar nichts zu tun haben und sich dennoch auf diesem Gebiete betätigen. Ist der Herr Finanzminister in Äußerungen über Fragen, die die Währungsreform und die Vermögensabgabe beinhalten, äußerst vorsichtig und zurückhaltend, so ist der Herr Minister Krauland auf der anderen Seite einer jener, die nur Panik in die Bevölkerung tragen. Es gibt Leute und Politiker bei uns, die aus bloßem Geltungstrieb von Vermögensabgabe und Währungssanierung reden und Vorschläge dazu machen, dabei aber gar nicht wissen, daß wir von diesem Ziel noch sehr weit entfernt sind. Es gibt da noch viele Fragen, die vorher gelöst werden müssen. Vor allem die Frage der Löhne und Preise.

Um die Preisfrage zu meistern, bedarf es einer sehr streng gelenkten Preispolitik. Eine der wichtigsten Bedingungen ist die genügende Bereitstellung von Bedarfsgütern sowie die Steigerung der Produktion und des Exports. Wir werden uns auf viele Jahre hinaus furchtbar einschränken und wir werden furchtbar sparen müssen. Nur wenn alle diese Vorbedingungen gegeben sein werden, erst dann kann man auch das letzte Opfer für die Verankerung unserer Währung vom Volk fordern. Das Herumreden heute bedeutet nur Flucht in die Sachwerte. Wir erleben dies im Handel, in der Landwirtschaft und im Gewerbe. Wenn wir heute bei der Steigerung der Produktion Schwierigkeiten haben, dann ist dies zum Teil auch darauf zurückzuführen, daß jeder Händler und Produzent sich nach solchen Reden sagen muß, an Stelle des Schillings ist mir die Ware lieber.

Die Sozialistische Partei Österreichs wird im Bewußtsein ihrer Verantwortung an dem finanziellen Wiederaufbau und dem Zustandekommen einer stabilen Währung mitwirken. Wir lehnen jede Inflation ab, weil wir wissen, daß nur jene die Inflation bezahlen müssen, die über keine Sachwerte verfügen. Umgekehrt bewirkt eine ausgesprochene Deflationspolitik eine Störung der Inlandproduktion und würde unsere Exportmöglichkeiten gewaltig lähmen.

Die Sozialistische Partei, die alle diese Fragen sehr ernst nimmt, verbürgt dem österreichischen Volk, daß die Lasten aller kommenden staatsfinanziellen Maßnahmen selbstverständlich nach sozialen Grundsätzen verteilt werden. (Beifall bei der Sozialistischen Partei Österreichs.)

Abg. Dr. Maleta: Vielleicht ziemt es sich, einmal nicht andere zu kritisieren, sondern an uns selbst, die wir Verantwortung tragen an der Gestaltung einer echten, lebensvollen Demokratie, Kritik zu üben.

In der Schweiz erschien unlängst ein Buch mit dem Titel: „Hitler in uns“. Dieser „Hitler in uns“ ist keineswegs ein Bekenntnis zu den Dogmen und Theorien des nationalsozialistischen Regimes. Nein, all das wird entschieden bekämpft und abgelehnt. Aber der „Hitler in uns“ ist jener verruchte Geist der Unduldsamkeit, der Gesinnungsschnüffelei, der Allmacht des Parteimitgliedsbuches, obrigkeitlicher Anmaßung einerseits, willenslosen Gehorsams andererseits und der Herzenshärte, die Hitler unserer Generation als trauriges Erbe hinterließ.

Hüten wir uns also davor, daß wir unserem Volk und besonders unserer Jugend ein falsches Bild unserer demokratischen Einrichtungen vermitteln. Denn wenn man ständig von Demokratie spricht, so ist das noch lange nicht Demokratie, sondern Demokratie heißt Geltung der Menschenrechte, die in der Verfassung als Grundrechte und durch die Trennung von Gesetzgebung und Exekutive verankert sind. Sie beruht auf dem Geist der Humanität und dem Gedanken der Mitbestimmung des Volkes an der Gestaltung seines Schicksals.

Dieser „Hitler in uns“ äußert sich bereits bei jenem Wachmann, der auf der Straße gleich einem preußischen Spieß den mit Armesündermiene vor ihm stehenden Untertan „beamtshandelt“. Dieser „Hitler in uns“ findet sich in den Ämtern und Büros, vor denen die Gesuchsteller Schlange stehen und dann einen reichen Erntesegen an Stempeln und Bescheinigungen mit viel Unfreundlichkeit einheimen. Einstmals war der Amtsschimmel wegen seiner Langsamkeit belächelt, in den letzten Jahren aber hat er manchen böartigen Zug autoritärer Überheblichkeit angenommen und leider auch nach dem Umbruch beibehalten. Vor allem frist er in unersättlicher Gier Fragebögen, in denen die letzten Herzensfalten aufzuhellen sind. Böse Zungen behaupten sogar, daß Zugehörigkeit zu erlaubten Parteien hieramts zu melden ist. Anscheinend verwandeln sich in Amtsstuben und Parteikanzleien diese Fragebögen in das für einen

Schimmel nun einmal notwendige Heu. Dieser „Hitler in uns“ findet seine Krönung in der Leichtigkeit, mit der grundlegende Bestimmungen unserer Verfassung übergangen werden. Manchmal wissen die Minister davon, meistens wissen sie es nicht, aber immer handelt es sich dabei darum, daß von einem Schreibtisch aus autoritär und selbstbewußt regiert wird, als ob wir uns noch mitten in einem diktatorischen Regime befänden. Die autonomen Rechte unserer Länder sind in der Verfassung von 1929 verankert. Wie kommt es also, daß zentrale Verwaltungsstellen untergeordneten Organen in den Ländern verbieten, den Landeshauptleuten die diesen zustehenden Berichte vorzulegen? Wie kommt es, daß aus der Verwaltung der Länder durch Ministerialverordnungen Rechte herausgebrochen und Amtsstellen mit Behördencharakter neu geschaffen werden? Vielleicht ist manches in unserer Verfassung nicht mehr zeitgemäß. Dann ist es zu ändern, aber durch das Parlament, nach den Vorschriften der Verfassung und nicht durch Ukas vom grünen Tisch. (Beifall bei der Österreichischen Volkspartei.)

Die Autonomie der Länder beruht auf einem kerngesunden Grundsatz, denn eine Demokratie ist gesünder, je unmittelbarer sie ist; je stärker sie aber zentral verwaltet wird, um so mehr kommt sie in Gefahr autoritärer Maßnahmen und bürokratischer Überheblichkeit.

In den Ländern wurde mit Bestürzung der Dienstpostenplan für das Jahr 1947 zur Kenntnis genommen. Ich freue mich, feststellen zu können, daß durch die Vorgesprachen unserer Beamtenvertreter beim Herrn Bundeskanzler und durch verschiedene Aussprachen mit führenden Herren des Finanzministeriums insoweit Aufklärung gegeben wurde, daß unsere Befürchtungen nicht am Platz sind. Wir werden aber darauf achten müssen, daß nicht ein überdimensionierter Verwaltungsapparat auf der einen Seite entsteht, während die Länder und Bezirke aus Personalmangel ihre Aufgaben nicht erfüllen können.

Viel bedenklicher als Verstöße gegen die Verfassung sind jedoch die Sünden wider den Geist der Demokratie.

Beim Arbeitsamt in Gmunden ist ein seit Kindheit blinder Angestellter, dessen Frau sich demnächst einer schweren Operation unterziehen muß. Während des Krieges hat dieser Mann an einem Schreibmaschinenkurs für Blinde teilgenommen und wurde bei dieser Gelegenheit aufgefordert, der NSDAP als Mitglied beizutreten. Der Mann

war gesinnungsmäßig wirklich nie ein Nazi, aber er hatte Angst. So begann der erschütternde Kampf, den dieser Blinde jetzt um seine Existenz führen muß. In seiner schlichten Einfalt war er so unklug, die Hilfe seines Dienstvorgesetzten zu erbitten und dabei nicht zu bedenken, daß dieser nicht der gleichen Partei wie der Minister angehört. Es nützte nichts, daß ein ÖVP-Betriebsrat gemeinsam mit dem sozialistischen Leiter des Amtes vorstellig geworden ist. Die Paragraphen triumphieren. Ich aber frage Sie: Wird hier nicht höchstes Recht zu höchstem Unrecht? Und gibt es nicht einen weit heiligeren Begriff als den des Rechtes, nämlich Gnade und Barmherzigkeit? Wir haben den Nazismus wegen seiner gnadenlosen Unbarmherzigkeit bekämpft und dadurch das sittliche Gewissen der Welt für uns gewonnen. Hüten wir uns, die demokratischen Gedanken der Humanität und Toleranz durch gnadenlose Härte zu beflecken. Im Alten Testament waren die Pharisäer dafür bekannt, daß ihre Religiosität erstarrt war in toten Paragraphen und sie den Inhalt jeder Religion, die schlichte Herzens-einfachheit und Liebe, in Formelkram erstickten. Hüten wir uns, daß man dies einmal auch von den Demokraten unserer Tage sagen könnte, wenn politische Unduldsamkeit nicht einmal vor dem unsagbaren Leid des Blindseins schweigen kann.

Dieses Beispiel wurde nicht gewählt, weil es sich in diesem Fall zufällig um ein sozialistisch geleitetes Ministerium handelt. Ich würde den Mut haben, einen solchen Fall in meiner Partei genau so anzuprangern, wie ich mir die Freiheit nehme, diese Sünde wider den Geist der Demokratie bei einer anderen Partei zu kritisieren. Und selbst dann, wenn es sich um ein hohes alliiertes Element handeln sollte, könnte man die Stimme des Rechtes und der Menschlichkeit nicht verbieten.

Jedoch über den Parteienstreit hinaus soll uns der Gedanke an das gemeinsame Vaterland vereinen. Wir wissen, daß zwei politische Kräfte in diesem Land wirksam sind: der konservative Gedanke und die sozialistische Idee. Ihre Zusammenarbeit ist eine Schicksalsforderung an unsere Nation. Die Koalition von heute kann aber nur von Dauer sein, wenn sie von einem neuen Geist erfüllt wird. In der Volkspartei zeigt sich immer mehr ein modernes, sozial fortschrittliches Christentum, das Verständnis für die Zeiterfordernisse hat. Andererseits kann sich die Sozialistische Partei ein Beispiel nehmen an dem neuen Sozialismus, der von einem ehrlichen Ringen nach neuen geistigen Grundlagen erfüllt ist. Auf diese Weise könnten sich

beide Kräfte im Geiste einer echt demokratischen Gesinnung gegenseitiger Toleranz und Achtung finden. So wie diese Verständigung im Inneren die Voraussetzung für Österreichs Aufstieg ist, so ist auch die Verständigung in der Außenpolitik ein Ziel der Menschheit und für diesen Staat eine Notwendigkeit.

Wir kennen nicht die letzten Ursachen und Hintergründe für die in diesen Tagen erfolgte Verständigung der Großen Vier. Wir wissen nur, daß jede Verständigung Kompromiß bedeutet und wir in diesem Falle nichts übersehen dürfen. In Österreich ist der weltweite Geist kosmopolitischen Denkens nicht verschüttet. Er gibt uns den Schlüssel für die Erfüllung der Aufgabe, nach allen Seiten hin die Tore aufzumachen, auch nach dem Osten. Immer werden Menschen dieses Landes nach dem Westen blicken, nicht etwa aus kapitalistischer Gewinnsucht, sondern weil sie infolge gemeinsamer Vergangenheit sich mit ihm verbunden fühlen. Immer werden Menschen dieses Landes das Aufbauwerk der Sowjetunion mit Aufmerksamkeit verfolgen. Aber immer und überall müssen alle gemeinsam als Bürger dieses Landes denken und nach seinen Raumgesetzen handeln.

Mag Österreich heute auch arm und klein sein, es bleibt trotz des Bettlergewandes nach wie vor ein König, denn ein Jahrtausend der Geschichte hat ihm für seine Leistung an Kulturgütern und Menschlichkeit den Krönungsreif verliehen. Die Welt würde es nicht verstehen, wenn wir vor ihr mit tiefer Rückenbeugung stehen, denn sie weiß, daß die Österreicher zwar äußerer Machtmittel entblößt, aber als Menschen gleichberechtigt zu werten sind. Haben wir keine Angst, die Welt wird immer Achtung haben vor dem, der Selbstachtung besitzt, und kein alliiertes Element wird uns deshalb tadeln.

Meine Damen und Herren! Man braucht nicht viel und häufig zu sprechen, und oftmals muß man warten können. Aber manchmal tut Selbstbestimmung not, denn nur durch den Kampf gegen den „Hitler in uns“ werden wir die Hitlerideologie besiegen. (Beifall bei der Österreichischen Volkspartei.)

Abg. Mittendorfer: Hohes Haus! Im Kapitel 27, Titel 2, Salzmonopol, sind die Betriebseinnahmen mit 23.769.300 S und die Ausgaben mit 21.741.000 S veranschlagt, der kassamäßige Monopolertrag beträgt somit 2.028.300 S. Bringt man von dem für außerordentliche Ausgaben und Investitionen vorgesehenen Betrag den Alleinertrag in Abzug, ergibt sich ein kassamäßiger Abgang von 551.700 S. Es darf allerdings nicht übersehen

werden, daß dem Staate aus dem Salzmonopol zirka 6.000.000 S an Steuern zufließen.

Die österreichischen Salinen haben zwar durch die Kriegshandlungen mit Ausnahme von ganz geringfügigen Schäden in Hall in Tirol nicht gelitten, doch ist durch Unterlassung von notwendigen Reparaturarbeiten und Instandhaltungen während der Kriegsjahre eine Verschlechterung der Produktionsanlagen eingetreten. Vor allem machte sich der Arbeitermangel in den Salzbergen ungeheuer stark bemerkbar; die dort notwendigen Aufschließungsarbeiten mußten unterbleiben. Aber auch in den Sudhütten wurde nur produziert und nur wenig oder fast gar nicht repariert und instand gesetzt. Es ist notwendig, daß in den nächsten Jahren alle diese Reparaturarbeiten und Aufschließungsarbeiten in den Salzbergen nachgeholt werden. Dazu kam noch, daß man oft ganz wertvolle Materialien und Ersatzteile aus den Salzbergen aber auch aus den Sudhütten entnahm und der Kriegswirtschaft zuführte, Material, das heute dringendst benötigt würde, aber leider nicht mehr vorhanden ist.

Beim Zusammenbruch des Hitlerreiches stand nun die Generaldirektion der Salinen vor ungeheueren Schwierigkeiten. Die Anlagen der einzelnen Betriebe waren derart verbraucht, daß im Mai 1945 die unabwiesliche Notwendigkeit bestand, sich sofort mit allen Kräften mit der Wiederingangsetzung zu befassen. Wenn dies in verhältnismäßig kurzer Zeit gelang, so war dies nur möglich dank der hingebungsvollen Einsatzbereitschaft der Techniker, Werkmeister, Facharbeiter und Hilfsarbeiter, also der gesamten Belegschaft der Betriebe. Sie alle haben trotz der dort besonders schwierigen Ernährungsverhältnisse Tag und Nacht gearbeitet und wohl als erste wertvollste Aufbauarbeit in Österreich geleistet. Zwei Monate nach dem Zusammenbruch war es bereits möglich, die Erzeugung auf 40 Prozent der Friedensproduktion zu bringen, nach weiteren drei Monaten stieg sie schon auf 70 Prozent an. Zur Zeit könnte die Produktion bei dem notwendigen Kohlenzuschub und Zuweisung oftmals fehlender Ersatzteile und Materialien leicht 85 Prozent erreichen.

Trotz der Zonengrenze gelang es der Generaldirektion, die Verbindung mit allen Zonen Österreichs aufzunehmen, so daß die Salzversorgung im ganzen Bundesgebiet mit Ende 1945 bereits gesichert war. Schon im Jahre 1945 war es möglich, die ersten Kompensationsgeschäfte mit Salz zu machen.

Gestern hat der Herr Abgeordnete Honner im Hause die Salzvorräte der Salinenwerke mit zwei Millionen Tonnen beziffert.

Demgegenüber sei festgestellt, daß die österreichischen Salinen seit dem Zusammenbruch — also in eineinhalb Jahren — rund 100.000 t Salz erzeugt und abgesetzt haben. Zur Erreichung der vom Herrn Abgeordneten Honner angegebenen Vorratsmenge wäre die Erzeugung von ungefähr 20 Jahren erforderlich. Daß in Salzburg noch viele Millionen Tonnen Salz schlummern, die jedoch erst gefördert werden müssen, ist uns allen bekannt. Immerhin sind die Vorräte an verschleißfähigem Salz infolge des Waggonmangels derart minimal, daß es sich absolut nicht lohnt, davon zu sprechen.

Salz muß heute als das weiße Gold bezeichnet werden. Zur Zeit liegen die Dinge so, daß nicht genug Salz erzeugt werden kann. Der drei- bis vierfache Bedarf an Salz wäre vorhanden. Der Grund der Minderproduktion liegt einzig und allein in dem verheerenden Kohlenmangel. Auch da macht sich die zentrale Kohlenzuteilung, die auf den Verbrauchsziffern des Jahres 1937 fußt, sehr unangenehm bemerkbar. Nicht unerwähnt sei, daß es auch manchmal vorkommt, daß die laufende Produktion infolge Fehlens der notwendigen Transportmöglichkeiten nicht immer gleich an den Mann gebracht werden kann. Schwierigkeiten also auf allen Linien. Und trotzdem gelang es immer wieder, die Produktion vorwärtszutreiben und auch den Versand des Salzes in alle Teile Österreichs und darüber hinaus auch in das Ausland, vor allem in die Tschechoslowakei, zu lenken.

Die österreichischen Salinen haben durch die vom deutschen Salzsyndikat verfolgte Salzpolitik schwerstens gelitten. Dieses hatte das Bestreben, allen Märkten das billige Steinsalz zur Verfügung zu stellen. Im Zuge dieser Politik wurde auch den österreichischen Salinen zunächst ein Absatzmarkt nach dem anderen einfach entzogen. Als notwendige Folgeerscheinung mußte auch die Produktion gedrosselt werden. So wurde während des Krieges die Saline Bad Ischl gesperrt, die Saline Hallstatt fast völlig demoliert. Im Zuge des weiteren Vernichtungsplanes waren bereits die Verhandlungen so weit gediehen, daß die Saline Hall in Tirol mit Berg und Hütte aufgelassen, ebenso die Saline Hallein mit Berg und Hütte zum Stillstand verurteilt worden wäre. Übrig geblieben wären nur mehr die Salinenbetriebe in Ebensee und in Bad Aussee.

Ein leuchtendes Beispiel des Aufbauwillens gab in diesem Zusammenhang die Bevölkerung Hallstadts. In Hallstatt befindet sich bekanntlich die älteste Saline Österreichs. Auf Grund des Salzvorkommens entwickelte sich schon in ungeschichtlicher Zeit der erste

Ansatz der Siedlung Hallstatt. Der Ort verdankt eben diesem Salzvorkommen seinen Bestand, und die Leute, die sich im Laufe der Zeit hier angesiedelt haben, waren seit jeher mit Leib und Seele Berg- und Hüttenarbeiter. Durch sechs Jahrhunderte, seit 1311, wurde dort ununterbrochen Salz gesotten. Als der Nationalsozialismus mit seinem volksfremden, freisinnigen, den Interessen eines fleißigen Volkes verständnislos gegenüberstehenden Bürokratismus zur Macht kam, schlug auch der Saline Hallstatt die Todesstunde. Ohne sich daraus ein Gewissen zu machen, hat man dadurch den größten Teil der fleißigen Bevölkerung brotlos gemacht, sie gezwungen, von der lieb gewordenen heimatlichen Scholle fortzuziehen und die mit viel Mühe und Fleiß aufgebauten Wohnstätten zu verlassen.

Gleich nach der Befreiung Österreichs im Mai 1945 ging die Bevölkerung von Hallstatt und Umgebung daran, die Saline wieder aufzubauen, um dadurch die einzige Brotquelle wiederzugewinnen. Unzählige Robotschichten wurden geleistet, bis das Sudhüttengebäude bis auf die Inneneinrichtung wiederhergestellt war. Hätte man der Generaldirektion der österreichischen Salinen die für die Fertigstellung der Inneneinrichtung erforderlichen Materialien längst zugewiesen, so könnte auch dort heute bereits wieder Salz gesotten werden. Doch scheint dieser Wiederaufbau bei manchen Behörden und Ämtern nicht das richtige Verständnis zu finden; es scheint, daß sich dort noch recht einflußreiche Herren befinden, die sich heute wieder bemühen, die von den Nazi verfolgte Salinenpolitik zu rechtfertigen.

Demgegenüber muß mit allem Nachdruck verlangt werden, daß man der Saline Hallstatt die noch fehlenden Baustoffe in Kürze zur Verfügung stellt, damit die Sudhütte in Betrieb genommen und auch dort das so dringend benötigte Salz erzeugt werden kann.

Nicht unerwähnt sei, daß bei den Salinen auch auf dem Gebiete der Personalpolitik so manches schwere Unrecht an der Belegschaft begangen wurde. Nicht nur, daß man die uns allen fremde Tarifordnung einführte und das System der ständigen Arbeiter beseitigte, man hob mit einem Federstrich jahrzehntelang bestandene Rechte auf, wodurch die aktiven Bediensteten, aber auch die Ruheständler schwerstens geschädigt wurden. Daß all diese Ungerechtigkeiten wiedergutmacht werden müssen, kann wohl mit Recht verlangt werden.

Abschließend möchte ich nochmals betonen, daß die deutschen Salinen durch ihr billiges Steinsalz auf den österreichischen Salzpreis

immer äußerst ungünstig eingewirkt haben. Ihre Preispolitik mußte das österreichische Salinenwesen zum Verdorren bringen, was ja auch in der Praxis durch die Stilllegung unserer Betriebe, von denen nach Abschluß dieser Aktion nichts mehr übrig geblieben wäre, erfolgt ist. Da nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 die österreichischen Salinen wieder Staatsmonopol wurden, war es unerlässlich, die von den Nazi verfolgte Preispolitik sofort zu ändern. Für den wirtschaftlichen Wiederaufbau unserer Salinen ist bei den gegenwärtigen Gestehungskosten eine Regulierung der Preise nicht zu umgehen, um einerseits die sozialen Bedürfnisse der Belegschaft zu befriedigen und die Mittel für die Verbesserung und Erneuerung der Anlagen zur Verfügung zu stellen, andererseits aber müssen die Erträge für den Staat wieder die normale Höhe erreichen.

Es taucht vielfach die Frage auf, ob sich die österreichischen Salinen nicht auch mit der Kaligewinnung befassen könnten. Die Beantwortung dieser Frage ist gerade im Interesse unserer Landwirtschaft von ausschlaggebender Wichtigkeit. Um diese Frage beantworten zu können und eine einwandfreie Kenntnis über die wahrscheinlich an manchen Stellen noch ungestört daliegenden primären Lagerstätten der salinaren Gebilde zu erlangen, ist eine Tiefbohrung notwendig. Sollten diese Vermutungen zutreffen, dann wäre es möglich, unsere kalihungrigen landwirtschaftlichen Böden in Hinkunft mit genügend Kalidünger, der bis heute vom Ausland eingeführt werden mußte, zu versorgen.

Die österreichischen Salinen bemühen sich an Hand eines genauen Wirtschaftsplanes, weitere Mechanisierungen und Verbesserungen der Produktion durchzuführen, um dadurch die verhältnismäßig hohen Gesteungskosten herabzudrücken und auch die Produktion weiter zu heben. Es ist aber klar, daß nicht alles, was seit Jahrzehnten und vor allem während der Nazi Herrschaft unterlassen wurde, jetzt bei den heutigen äußerst schwierigen Verhältnissen innerhalb kurzer Zeit wiedergutmacht werden kann. Jedenfalls sind die Salinen bestrebt, das muß mit Anerkennung festgehalten werden, ihre Aufgaben in jeder Richtung zu erfüllen, damit dem Staat aus dem Salzmonopol so wie vor 1938 die entsprechenden Reinerträge zufließen können. (Beifall bei den Sozialisten.)

Abg. Gaiswinkler: Hohes Haus! Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen gegen Schluß der Budgetdebatte ein Geschehnis zur Kenntnis bringe, das Sie alle, ob rechts- oder linksstehend, zweifellos gleich interessieren wird. Es handelt sich um die Rettung der Kunst-

und Kulturgüter, die im Salzbergwerk zu Altaussee verlagert waren. Zwischen dem Toten Gebirge und dem Dachsteinmassiv steht unser alter Salzberg, der Sandling. Er gleicht in seinem Innern einem gewaltigen Termitenbau, ausgehöhlt durch riesige Laugwerke. Die treuesten Diener des Staates waren immer seine ärmsten Söhne. Der Staat allerdings blieb ihnen bis heute den Dank schuldig. Als die deutschen Armeen auf dem Gipfel ihres Vormarsches waren, da wurden die Herren in Berlin reichlich übermütig und raubten Kulturgüter in ganz Europa zusammen. Sie verlagerten diese größten Kulturgüter Europas, die sie in Italien, Frankreich, Belgien, auf dem Balkan und so weiter gestohlen hatten, nach Bad Aussee in das Salzbergwerk. Sie wurden somit zu den größten Kunst- und Kulturräubern aller Zeiten. Zwischen dem Loser und dem Dachstein, da liegt jener Sandling, aus dem schon die alten Römer das weiße Gold gruben. In seinem gewaltigen Inneren aber legten die Nazi im letzten Kriegsviertel in verlassenen Sinkwerken riesige, in ihrem Ausmaß niemals dagewesene Bergungsstätten für Raubgut an. Mehr als tausend Lastkraftwagen voll der wertvollsten Kunstgüter aus aller Herren Länder wanderten in die Tiefe dieses uralten Salzberges. Über 6000 der wertvollsten alten Gemälde von Rembrandt, Vermeeren, Brueghel, van Eyck und so weiter verschwanden in den Höhlen des Sandlings. Goldbestände, Silbersammlungen, Teppiche von Millionenwerten, alte Handschriften, Büchersammlungen, antike Möbel, Urschriften, Kunstsammlungen von Rothschild und so weiter, das einmalige, überhaupt nicht mehr zu ersetzende Kunstwerk des Genter Altars, Bilder aus den Kirchen aller europäischen Länder, Kirchenschätze aus dem Kloster Monte Cassino. Das Bild „Der Zug der Blinden“ trat die Reise nach dem Norden an und landete ebenfalls in den Stollen des Salzbergwerks. Aus Frankreich, aus Belgien, Holland, Italien, vom Balkan, aus Deutschland und aus Österreich gaben sich die größten Kunst- und Kulturgüter in den tiefen Sinkwerken des Salzberges zu Altaussee ein geheimnisvolles Stelldichein. Es möge hier an dieser Stelle aufgezeigt werden, daß die meisten dieser Kunst- und Kulturwerke komischerweise den „Eigentumsvermerk“ eines Hermann Göring trugen. Wenn Hitler zum größten Irren aller Zeiten, wenn Goebbels zum größten Lügner des zwanzigsten Jahrhunderts und Himmler zum größten Massenmörder wurde, so blieb es jenem „eisernen Hermann“ vorbehalten, zum größten Gold- und Kulturguträuber aller Zeiten zu werden.

Hohes Haus! Unser Salzkammergut wurde zur Zeit des Zusammenbruchs des Nazireiches der innerste Ring der sogenannten „Festung Alpen“. Hier zwischen den Bergen des Toten Gebirges und dem Dachsteinmassiv verbargen sich alle Krösusse des Dritten Reiches. Hier waren auch die Regierungen des Balkans zu finden, wie die von Bulgarien und Rumänien; hier befand sich die geflohene Regierung von Kroatien, hier war auch ein Stelldichein aller ungarischen Faschisten. Sie wohnten in den Villen, die den Juden gestohlen wurden; ihre geraubten Güter verlagerten sie aber ins Salzbergwerk. Ungarische und andere ausländische Faschisten, jetzige DP's, terrorisierten damals die Bevölkerung, und sie stellten auch die Sicherungsmannschaften gegen die österreichischen Freiheitskämpfer. Die Reste der 6. Armee, jener 6. Armee, die in Stalingrad bereits vernichtet, aber wieder neu aufgestellt wurde, standen unter dem Kommando des Piefkinesen-Generals Fabiunke. Dieser General Fabiunke stellte aus den Reihen seiner Armee auch die sogenannten Vernichtungskommandos für die geplante Vernichtung der Kunstschatze. Die alliierten Armeen näherten sich immer mehr dem Herzen Österreichs, und als die Herrscher des Dritten Reiches selber nicht mehr daran glaubten, daß sie siegen würden, da faßte Eigruber, der Gauleiter von Oberdonau, den größten verbrecherischen Plan aller Zeiten: er gab den Befehl, daß der Salzberg zu Alt Aussee mit riesigen Sprengkörpern zu laden und zum Einsturz zu bringen sei. Er gab den Befehl, die Kunstgüter Europas zu vernichten und keinesfalls den Alliierten zu übergeben. Ein eigenes Sprengkommando machte sich sofort an die Arbeit. Geheimnisvoll wurden mittels Lastautos Kisten herbeigeschleppt, es waren riesige Kisten, auf deren Deckel stand: „Achtung! Marmor! Nicht stürzen!“ In dem Inneren dieser Kisten aber waren — nicht vielleicht Kunstgüter aus Marmor, sondern riesige Luftminen, jede zu 1000 Pfund. Acht Luftminen wurden im Salzbergwerk eingebaut. Der Ortsgruppenleiter von Alt Aussee selber, Bergmeister Kain, leitete den Einbau dieser Vernichtungswaffe. Nicht weniger als acht dieser 1000-Pfund-Minen wurden eingebaut. Es möge Sprengsachverständigen vorbehalten bleiben festzustellen, was geschehen wäre, wenn diese gewaltigen Sprengkörper im Inneren des Berges zur Explosion gebracht worden wären. Ohne Zweifel aber hätte Europa einen erheblichen Teil seiner Kunstgüter und wir Österreicher einen unserer ergiebigsten Salzberge verloren. Als die Gefahr am größten war, waren es die Arbeiter

unseres Salzberges, die in der Nacht unter der Leitung von zwei Wienern, dem Professor Micht und dem Ingenieur Eder, die wertvollsten Bildtafeln des Genter Altares in einen tiefer gelegenen Stollen des Bergwerkes schleppten, damit sie bei der Explosion vielleicht doch erhalten blieben.

Tiefe, dunkle Nacht in den Stollen und Sinkwerken unseres österreichischen Salzberges — nur der matte Schein einer Karbidlampe erleuchtete spärlich die geheimnisvolle Arbeit einfacher Menschen, die unter Einsatz ihres Lebens versuchten, den Genter Altar für Belgien zu retten. Über 300 Stufen in die Tiefe mußten die schweren Tafeln geschleppt werden. Niemals, meine Damen und Herren, wurde dem großen Flamen, dem Schöpfer des Altares, mehr gehuldigt als in jenen Tagen, als einfache, schlichte Arbeiter sein Werk retteten. Eine andere Gruppe Arbeiter machte sich sofort ans Werk, die eingeschmuggelten riesigen Sprengkörper herauszuarbeiten und aus dem Bergwerk zu entfernen, und es ist auch gelungen. Was kaum möglich schien — es ist gelungen! Die Bomben wurden aus dem Bergwerk entfernt.

Aber wieder war es Eigruber, der Kriegsverbrecher von Oberösterreich, der neuerlich den Befehl gab, nun nicht mehr mit Bomben, sondern mit Flammenwerfern dieses gewaltige, ungeheure Gut an geborgenen Kunstgütern zu zerstören. Da waren es wieder einfache Salzarbeiter, einfache Österreicher, die die Initiative zur Rettung ergriffen. In dunkler Nacht bohrten sie 52 Sprenglöcher am Eingang in den Stollen, und als sich die Flammenwerfermänner Eigrubers dem Stollen näherten, gab es eine dumpfe Detonation und in 12 Meter Tiefe sank der Stollen unter Freuden der Arbeiterschaft zusammen: die Kunstwerke Europas waren für alle Zeiten gerettet.

Es möge hier noch festgestellt werden, daß diese Tat am 3. Mai geschah und erst am 9. Mai die ersten alliierten Spähtrupps nach Bad Aussee vordrangen. Wenn damals einfache Menschen beisammen standen und Kunstgüter von immensm Wert retteten, dann möchte ich nur noch sagen: es waren Kommunisten, es waren Sozialisten und es waren christliche Arbeiter, die nebeneinander standen, alles Österreicher. Sie fragten nicht, welcher Partei sie angehörten, sie fragten nicht, woher sie kamen, eine einzige Frage nur stand zur Debatte: die Kunstschatze müssen gerettet werden, und für Österreich das Salzbergwerk.

Vielleicht können wir uns an der Zusammenarbeit dieser einfachen Menschen ein

Beispiel nehmen. Wenn aber an Sie, meine Damen und Herren, einmal die Arbeiter des Salzbergwerkes oder der österreichischen Salinen mit dem Ersuchen herantreten werden, ihre Lebenshaltung irgendwie zu verbessern, dann denken Sie, bevor Sie nein sagen, an die dumpfe Detonation vom 3. Mai 1945, durch die europäische Kulturgüter und die österreichische Ehre von einfachen Arbeitern gerettet wurden. (Lebhafter allgemeiner Beifall.)

Abg. Mark: Hohes Haus! Schon im Ausschuß hat Herr Vizebürgermeister Speiser auf die schwierige finanzielle Situation aufmerksam gemacht, in der sich heute alle Länder und Gemeinden befinden. Als Ursachen dieser Schwierigkeiten betrachtet man allgemein die Veränderungen, die sich seit der Befreiung auf dem Gebiete der Preise und Löhne vollzogen haben. Es ist sicher richtig, daß diese Erhöhungen die Hauptursache der bedrängten finanziellen Lage der Länder und Gemeinden sind, aber es ist ebenso richtig, daß diese Lage noch verschärft wird dadurch, daß der Bund den Ländern und Gemeinden gegenüber nicht das notwendige Verständnis und Entgegenkommen zeigt.

Auch der Bund muß mit höheren Personal- und Sachausgaben rechnen. Trotzdem kann der Herr Finanzminister dem Hause ein ausgeglichenes Budget vorlegen. Es gibt nämlich unter den Steuern des Bundes eine ganze Reihe, die mit den steigenden Löhnen Schritt halten, wie die Lohnsteuer, die Umsatzsteuer und die Verbrauchssteuer. Sie bringen dem Bunde auf der Einnahmenseite mehr als das wieder, was ihm auf der Ausgabenseite durch das Steigen der Löhne und Preise an Mehraufwendungen erwächst. Die Länder und Gemeinden sind aber nicht in dieser günstigen Lage, sie sind vor allem auf das angewiesen, was ihnen der Bund aus seinen Steuereinnahmen zukommen läßt. Für das Jahr 1946 waren für alle Länder und Gemeinden zusammen Finanzzuweisungen von 150 Millionen Schilling veranschlagt. Obwohl für 1947 nach dem Voranschlag aus den Bundessteuern ein Mehraufkommen von 300 Millionen Schilling erwartet wird, war für das nächste Finanzjahr der gleiche Betrag angesetzt, und es bedurfte erst eines besonderen Antrages, um eine Erhöhung um 25 Millionen Schilling zu erreichen, die aber keineswegs als zureichend bezeichnet werden kann. Das läßt sich am Beispiel der Stadt Wien leicht nachweisen:

Wien erhielt 1946 folgende Finanzzuweisungen: als Land einen Betrag von 5.000.000 S, als Gemeinde Schlüsselzuweisungen von 5.117.900 S, Bedarfszuweisungen

von 12.624.000 S, zusammen also 22.741.900 S. Trotz eigener steuerlicher Maßnahmen zur Erhöhung ihrer Einnahmen wird die Stadt Wien das Jahr 1946 im ordentlichen Haushalt mit einem Abgang von etwa 30 Millionen Schilling abschließen, von dem außerordentlichen Etat zur Behebung der Kriegsschäden ganz zu schweigen.

1947 muß Wien wie alle anderen Gebietskörperschaften mit einer wesentlichen Steigerung der Personal- und Sachausgaben rechnen. Der Personalaufwand allein steigt um ungefähr 42.000.000 S. Demgegenüber wird sich der Mehrertrag, den Wien an Finanzzuweisungen erhalten soll, unter der Voraussetzung, daß das bisherige Aufteilungsverhältnis beibehalten wird, auf bloß 3.949.000 S belaufen. Es ist klar, daß es nicht bei der bisherigen Höhe der Finanzzuweisungen bleiben kann.

Wien wird übrigens als Gemeinde bei den Schlüsselzuweisungen durch eine Tücke des Zufalls arg benachteiligt, ohne daß das Bundesministerium für Finanzen bisher eine Berichtigung für nötig gehalten hätte. Bei den Schlüsselzuweisungen wird nämlich von dem Betrage ausgegangen, auf den die Stadt Wien für das Rechnungsjahr 1944 Anspruch hatte. Infolge eines Systemwechsels, der im Dritten Reich bei der Anschreibung der Gewerbesteuermeßbeträge in diesem Jahr vorgenommen wurde, haben aber die Schlüsselzuweisungen nicht nur Wiens sondern auch der anderen Gemeinden eine einmalige Verminderung erfahren. Um eine zu geringe Anschreibung der Gewerbesteuermeßbeträge bei der Berechnung der Schlüsselzuweisungen gegenüber dem Jahre 1943 auszugleichen, wurde von Reichs wegen die doppelte Anschreibung für das Jahr 1944 angeordnet. Diese damals berechnete Maßnahme sollte und durfte aber keine Auswirkung für die Zukunft haben. Wenn man also das Rechnungsjahr 1944 überhaupt als Grundlage heranzieht, so darf dies nur nach entsprechender Berichtigung geschehen. Für Wien wurden die Gewerbesteuermeßbeträge im Jahre 1944 um 11.504.130 Reichsmark höher angesetzt, als es normalerweise geschehen wäre. Dadurch erfuhren die Schlüsselzuweisungen für das Rechnungsjahr 1944 eine Verminderung um den gleichen Betrag. Es wäre daher nur recht und billig, dies richtigzustellen und die Schlüsselzuweisungen an die Stadt Wien für 1946 und 1947 im Sinne des Finanzausgleichs-Übergangsgesetzes um die Hälfte des genannten Betrages, das ist um 5.752.065 S, zu erhöhen.

Auf der gleichen Grundlage beruht aber auch der Schullastenablosungsbetrag, den die Stadt Wien für die Volks-, Haupt- und

Sonderschulen zu leisten hat; er ist zu hoch bemessen und wäre um 7 Prozent des angeführten Betrages von 11.504.130 S, sohin um 805.289'10 S, zu vermindern.

Eine weitere Benachteiligung erfährt die Stadt Wien bei den Bedarfszuweisungen, die sie als Gemeinde erhält. Während sonst das Jahr 1944 als Grundlage herangezogen wird, gilt bei den Bedarfszuweisungen das Jahr 1937 als Berechnungsgrundlage. Dieser Rückgriff auf das weit zurückliegende Jahr 1937 ist unverständlich und nicht geeignet, den heutigen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Um diesen gerecht zu werden, müßte die Aufteilung der für die Bedarfszuweisungen bereitgestellten Mittel so erfolgen, daß für sie das Verhältnis maßgebend ist, in dem das Aufkommen der hauptsächlichsten Gemeindesteuern, der Grundsteuer und der Gewerbesteuer, im Verteilungsjahr gegenüber dem Rechnungsjahr 1944 zurückbleibt. Diese Feststellung begegnet keiner Schwierigkeit und führt zu einem Ergebnis, das der jeweils im Verteilungsjahr fühlbaren Verschlechterung in der Finanzlage der Gemeinde wenigstens teilweise, jedenfalls aber besser entspricht, als das bisher der Fall war. Die Stadt Wien kann in diesem Fall voraussichtlich damit rechnen, statt der 12.624.000 S, die sie jetzt als Bedarfszuweisung bekommt, ungefähr 19.093.000 S zu erhalten.

Besonders grotesk mutet es an, daß von der Stadt Wien ein Wiederaufbaubeitrag verlangt wird, obwohl Wien allein zwei Drittel der österreichischen Kriegsschäden erlitten und zu beseitigen hat. Es wäre eher zu erwarten, daß Wien für diesen Zweck eine besondere Hilfe vom Bund bekommt, statt daß es selbst dem Bund noch eine Hilfe leisten soll. Es stellt daher eine Mindestforderung dar, daß Wien von der Leistung eines Wiederaufbaubeitrages, in welcher Form immer, enthoben wird. Auch die Kürzung des Zuschusses für den Ernährungswirtschaftsdienst von 240 S je Kopf der Bevölkerung auf 2 S stellt eine Benachteiligung Wiens und der anderen Städte dar, die durch die gesonderte Tragung der Druckkosten aller Bezugskarten nicht völlig ausgeglichen wird.

Die aufgezeigten Korrekturen würden für die Stadt Wien zusammengekommen eine Verbesserung der Finanzlage um einen Jahresbetrag von weit über 13 Millionen Schilling mit sich bringen.

Auch auf anderen Gebieten kann eine starke Benachteiligung berechtigter Finanzinteressen Wiens festgestellt werden, zum Beispiel auf dem Gebiete der Kosten des

Familienunterhaltes, die der Staat früher zu 95 Prozent selbst getragen hat, während er jetzt nur mehr 80 Prozent den Gemeinden zu ersetzen gewillt ist. Besonders illustrativ ist das Verhalten des Bundes bezüglich der Wiener Fondskrankenanstalten, deren Betriebsabgang früher zur Gänze vom Bund getragen wurde. Im Dritten Reich wurde der Krankenanstaltenfonds aufgelöst und die Anstalten der Stadt Wien zugewiesen. Das Reich nahm aber nicht nur die Kosten des klinischen Mehraufwandes, sondern auch die des Betriebsabganges auf sich. Es schien selbstverständlich, daß der Bund auch nach der Befreiung die früher von ihm getragene Verpflichtung zur Deckung des Betriebsabganges anerkennen und erfüllen würde. Merkwürdigerweise verschanzte sich aber der Bund hinter der Erklärung, daß er nicht Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches sei, und weigert sich, über den klinischen Mehraufwand hinaus irgendwelche Leistungen zu erbringen. Daß es sich dabei um für die Gemeinde ins Gewicht fallende Beträge handelt, ergibt sich daraus, daß der Voranschlag Wiens für 1946 einen Betriebsabgang und einen Investitionsaufwand von zusammen nahezu 10 Millionen Schilling aufweist. Trotz namhafter Erhöhung der Verpflegungskostengebühren wird dieser Betrag für das Jahr 1947 noch immer fast 8 Millionen Schilling ausmachen. Der Standpunkt, den der Bund in dieser Angelegenheit einnimmt, kann nicht als billig betrachtet werden und bedarf einer gründlichen Revision.

Es darf ferner nicht außer Acht gelassen werden, daß der Bund die übrigen Gebietskörperschaften, und insbesondere auch Wien, zu neuen Aufgaben heranzieht, ohne ihnen die damit verbundenen Kosten zur Gänze zu ersetzen. Ich erinnere an die Naziregistrierung und die Abwicklung der Besatzungsangelegenheiten, Aufgaben, die einen beträchtlichen Personalaufwand erfordern.

Daß zur Behebung der großen Kriegsschäden, die Wien erlitten hat, gigantische Summen notwendig sind, beweist aufs eindringlichste, daß Hilfe durch den Bund erforderlich ist. Der Bund darf sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß ein gesundes Staatswesen nur dann bestehen kann, wenn alle seine Glieder gesund sind. Ich richte einen dringlichen Appell an den Bundesminister für Finanzen, für den Finanzausgleich eine solche Regelung vorzunehmen, die dem Lebensrecht und den Lebenserfordernissen der Länder und der Gemeinden, insbesondere der Bundeshauptstadt Wien, in befriedigendem Maße Rechnung trägt.

Ein zweiter Fragenkomplex, den ich hier streifen möchte, ist der der Wiedergutmachung, insbesondere soweit sie in die unmittelbare Kompetenz des Bundesministeriums für Finanzen fällt. Selbstverständlich unterstütze ich — und ich hoffe, wir alle — aus vollen Herzen und mit ganzer Kraft die Ausführungen meiner Parteifreundin, der Frau Abgeordneten Jochmann, in jeder Hinsicht und ich bitte den Herrn Finanzminister, in großzügiger Weise die Mittel bereitzustellen, die etwa von anderen Ministerien zur Erfüllung der durchaus berechtigten Forderungen benötigt werden, die Frau Jochmann im Interesse der Ärmsten in diesem Lande, der Opfer des braunen und grünweißen Faschismus und der Hinterbliebenen dieser Opfer gestellt hat. Es ist wirklich dringend nötig, daß der Not dieser Menschen gesteuert wird, die oft nicht imstande sind, die bescheidenen Spesenbeiträge aufzubringen, die von ihnen verlangt werden, wenn sie auf Grund ausländischer Hilfsaktionen mit Zuwendungen bedacht werden sollen. Es ist beschämend, daß Witwen von Justifizierten, denen Wintermäntel verschafft werden konnten, auf diese verzichteten, weil sie nicht imstande sind, den Betrag von 100 Schilling dafür aufzubringen. Hier muß geholfen werden! Das sind wir diesen treuesten Söhnen Österreichs, die ihr Leben und ihre Gesundheit geopfert haben, schuldig. Es ist unerträglich, daß außer Dienst gestellte Nationalsozialisten viele Monate hindurch für Nichtstun und Spaziergehen mit 150 Schilling monatlich entschädigt wurden, während die Opfer des Systems, dessen Nutznießer sie waren, sich in bitterem Elend befinden.

Es ist sehr dankenswert, daß der Herr Finanzminister für die Opfer des Faschismus gewisse steuerliche Erleichterungen gewährt hat, aber es muß dafür gesorgt werden, daß nicht untergeordnete Organe diese Absicht durchkreuzen, indem sie durch Schikanen verschiedenster Art die Anspruchsberechtigten abschrecken, von diesen Erleichterungen Gebrauch zu machen, oder indem sie sie ihnen ganz verweigern.

Ganz unerträglich ist es aber auch, daß die berechtigten Ansprüche auf Wiedergutmachung, die insbesondere auch von den nach der Okkupation Österreichs bestohlenen und beraubten Juden gestellt werden können, von Organen der Finanzverwaltung zunichte gemacht werden. Ich habe schon in der Budgetdebatte des Jahres 1946 darauf verwiesen, daß eine Verfügung besteht, wonach die private Einkommensteuer, die nationalsozialistische Arisierer oft Jahre hindurch schuldig geblieben sind, von den

ihnen heute entzogenen, unter öffentlicher Verwaltung stehenden Betrieben entrichtet werden muß. Diese Verfügung scheint noch immer zu bestehen, denn erst in den letzten Tagen wurde mir von Versuchen exekutiver Eintreibung solcher Rückstände Mitteilung gemacht. Auf diese Weise würde von der oft schon durch die Arisierer stark verwirtschafteten Substanz dieser gestohlenen Betriebe bei der Rückstellung an den Bestohlenen gar nichts mehr vorhanden sein.

Ebensowenig haltbar und vertretbar ist der Standpunkt eines Vertreters des Finanzministeriums, der mir durch ein Gedächtnisprotokoll der Teilnehmer an einer Besprechung im Ministerium bekannt wurde. Auf das Verlangen, daß nicht nur Hypotheken für Reichsfluchtsteuern und Judenvermögensabgabe zu löschen sind, sondern auch Hypotheken für andere Steuern, insoweit es sich um Rückstände handelt, welche für rechtskräftig abgeschlossene Perioden erst nachträglich unter dem Einfluß der Nazigesetzgebung oder zufolge willkürlicher Akte von Nazifunktionären vorgeschrieben wurden, wobei auch unter anderem erörtert wurde, daß zum Beispiel die Möglichkeit der Steueramnestie, die damals verlaublich wurde, rassisch Verfolgten nicht zugute kam und daß natürlich echte Steuerrückstände aufrechterhalten bleiben sollten, soweit es sich jedoch um Nazikonstruktionen handle, mindestens das Verfahren neu zu eröffnen wäre und die Beweislast den Veranlager zu treffen hätte, wurde unter anderem erklärt, es sei vollständig unrichtig, daß irgendeine allgemeine Anweisung ergangen sei, wonach politisch und rassisch Verfolgte mit anderen Maßstäben zu messen seien als andere Steuerträger.

Es sei unrichtig, daß die Steuerorgane parteiisch vorgegangen seien, und die Behauptung, daß neue Steuerorgane von Nationalsozialisten eingesetzt wurden und bewußt Unrecht zugefügt hätten, sei absolut nicht konkretisiert und daher nicht fundiert. Das Finanzministerium habe schon ein großes Entgegenkommen bewiesen, als es in die Löschung der Reichsfluchtsteuer einwilligte, die schon vor der Weimarer Verfassung geschaffen und von den Nationalsozialisten übernommen worden sei. Sie sei dann wohl für Zwecke rassischer Verfolgung benützt worden, aber schließlich gäbe es viele Fälle, in denen solche Personen auch freiwillig ausgewandert seien.

Ich brauche in diesem Hause nicht darauf hinzuweisen, daß solche Erklärungen maßgebender Ministerialvertreter, gelinde gesagt, von einer Weltfremdheit des Betreffenden

Zeugnis ablegen, denn wir alle wissen, daß im Dritten Reich nicht nur politisch und rassisch Verfolgte sondern sogar nur politisch nicht genehme Personen ärgsten Steuer-schikanen ausgesetzt waren und Unrecht schlimmster Art zu erdulden hatten.

Wenn wir wollen, daß die Welt die Ehrlichkeit unseres Willens anerkennt, alle Überreste des Faschismus in unserem Lande auszumerzen, so ist es eine vordringliche Notwendigkeit, daß insbesondere in allen Fragen finanzieller Natur auch nicht der leiseste Anschein erweckt werde, als ob wir als Staat uns mit den Methoden dieser verhängnisvollen Zeit identifizierten.

Zum Schluß möchte ich also den Herrn Finanzminister bitten, sich auf der einen Seite der Länder und Gemeinden, insbesondere der Stadt Wien, anzunehmen, auf der anderen Seite aber auch der Opfer des Faschismus, die seiner Hilfe so dringend bedürfen. (Beifall bei den Sozialisten.)

*

Damit ist die Rednerliste erschöpft. Da der Berichterstatter auf das Schlußwort verzichtet, ist die Aussprache über Gruppe IX beendet.

Es folgt die **Abstimmung** über die zwei ausständigen Gruppen:

Gruppe XIV, bestehend aus Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28, Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen, wird in der vom Berichterstatter beantragten Form **genehmigt**;

desgleichen werden die zwei Entschlüsse des Ausschusses (siehe S. 1118) sowie der gemeinsame Entschlußungsantrag Weikhart, Geißlinger, Elser (siehe S. 1118) einstimmig **angenommen**,

hingegen die Minderheitsentschlüsse zu Gruppe XIV (siehe S. 1118) **abgelehnt**.

Gruppe IX, umfassend die Kapitel 4: Staatsschuld, Kapitel 5: Finanzausgleich, Kapitel 6: Pensionen, Kapitel 16: Finanzverwaltung, Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, Kapitel 18: Kassenverwaltung (mit Ausnahme des Titels 8), Kapitel 25: Postsparkassenamt, Kapitel 27: Monopole, Kapitel 28, Titel 7: Hauptmünzamt, und Kapitel 30: Tabakregie, wird in der vom Berichterstatter vorgeschlagenen Form **angenommen**;

desgleichen die Entschlüsse des Ausschusses zu dieser Gruppe (siehe S. 1143).

Damit sind die Beratungen über den Bundesvoranschlag **beendet**.

Als 2. Punkt der Tagesordnung folgt die Verhandlung über das **Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1947**.

Generalberichterstatter **Müllner**: Hohes Haus! Am Schluß der Beratungen über das Budget des Jahres 1947 obliegt mir die ehrenvolle Aufgabe, Ihnen über das Bundesfinanzgesetz 1947 im allgemeinen zu berichten.

Die Regierungsvorlage sieht acht Artikel vor. Im Bericht des Finanz- und Budgetausschusses wird Ihnen die unveränderte Annahme dieses Finanzgesetzes empfohlen, mit Ausnahme des Artikels II, der unwesentliche Änderungen in seinen Zahlenansätzen aufweist. Diese unwesentlichen Änderungen haben sich dadurch ergeben, daß einzelne Änderungen in den Spezialkapiteln beschlossen wurden.

Im Artikel II ändern sich die Zahlen wie folgt:

Laufende Gebarung:

Ausgaben	2.987.092.600 S
Einnahmen	2.988.866.100 S

	Überschuß . 1.773.500 S
--	-------------------------

Außerordentlicher Aufwand und Investitionen	488.902.700 S
---	---------------

Gesamtgebarungsabgang .	487.129.200 S
-------------------------	---------------

Zu Artikel VI, Abs. (3), wurde ein Minderheitsantrag eingebracht.

Ich stelle den Antrag:

„Das Hohe Haus möge dem Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1947 in der Fassung des Ausschußberichtes die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.“

*

Der Minderheitsantrag der Abgeordneten Honner, Dr. Pittermann, Dr. Koref zu Artikel VI, Abs. (3), hat folgenden Wortlaut:

Abs. (3) des Artikels VI des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1947 soll lauten:

(3) Das Bundesministerium für Finanzen ist weiters ermächtigt, über bewegliches Bundesvermögen bis zu einem Gesamtbetrage von 750.000 S zu verfügen, sofern die Verfügung im Einzelfalle Gegenstände betrifft, deren Verkehrswert 75.000 S nicht übersteigt. Zu weiterer Verfügung über Gegenstände des beweglichen Bundeseigentums ist die Bundesregierung ermächtigt; sie hat hierüber, wenn die Verfügung im Einzelfalle 75.000 S übersteigt, die Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates einzuholen und im übrigen, sofern es sich nicht um Veräußerungen handelt, die im Bundes-

1158 39. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich. — V. G. P. — 11. Dezember 1946.

voranschläge vorgesehen sind oder im Rahmen des normalen Geschäftsverkehrs der Monopole und Betriebe erfolgen, dem Nationalrat periodischen Bericht zu erstatten.

Abg. Honner: Hohes Haus! Das Bundesfinanzgesetz schafft die gesetzliche Grundlage für den Bundesvoranschlag, der einen Anhang dieses Gesetzes bildet. Mit der Behandlung des Bundesfinanzgesetzes findet die Budgetdebatte ihren Abschluß. Zusammenfassend habe ich daher, im Namen meiner Fraktion zu erklären: Wir Kommunisten haben gegen eine Gruppe des Budgets gestimmt, gegen die Gruppe Auswärtige Angelegenheiten. Wir haben uns keineswegs dagegen gewehrt, daß dem auswärtigen Dienst die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden, sondern wir haben bekundet, daß wir die Leitung und den Inhalt der gegenwärtigen Außenpolitik für falsch und verhängnisvoll halten. Wenn wir jetzt dem Bundesfinanzgesetz und damit dem Budget als Ganzem unsere Stimme geben, so bedeutet das nicht, daß wir die gegenwärtigen politischen Zustände und Methoden in Österreich gutheißen. Wir Kommunisten bringen damit lediglich zum Ausdruck, daß wir zu Österreich stehen, auch wenn wir mit der gegenwärtigen Politik nicht einverstanden sind.

*

Bei der Abstimmung werden zunächst die unbestrittenen Artikel I bis V, VI, Abs. (1) und (2), VII und VIII des Bundesfinanzgesetzes einstimmig angenommen.

Der Minderheitsantrag der Abgeordneten Honner, Dr. Pittermann und Dr. Koref zu Artikel VI, Abs. (3), wird abgelehnt.

Sodann wird Artikel VI, Abs. (3), in der Fassung der Regierungsvorlage sowie Titel und Eingang des Gesetzes angenommen.

Damit ist das Bundesfinanzgesetz in zweiter Lesung beschlossen.

Auf Antrag des Generalberichterstatters stimmt das Haus mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der sofortigen Vornahme der dritten Lesung zu und erhebt das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1947 auch in dritter Lesung zum Beschluß.

Es kommt nun der **3. Punkt** der Tagesordnung zur Verhandlung: Bericht des Ausschusses für Handel und Wiederaufbau über die Regierungsvorlage (253 d. B.): Bundesgesetz zur Änderung und Ergänzung der Vorschriften über die Entrichtung von Maßen-

und Freischurfgebühren (**1. Novelle zum Maßen- und Freischurfgebührengesetz**) (263 d. B.).

Berichterstatler Dr. Kolb: Das Hohe Haus hat am 24. Juli beschlossen, einige Paragraphen des Berggesetzes, ferner das Freischurf- und Maßengebührengesetz und eine Verordnung dazu aus dem Jahre 1925 wieder einzuführen. Aus dem damaligen Beschluß ist nicht näher hervorgegangen, um welche Gebühren und Gebührensätze es sich da handelt. Der Alliierte Rat hat Anstoß an dieser nach seiner Meinung etwas unklaren Fassung genommen und gewünscht, daß aus dem Beschluß hervorgehen soll, welche Gebühren und in welcher Höhe sie eingeführt werden.

Nun bringt eine neue Regierungsvorlage eine entsprechende Abänderung. Der Handelsausschuß hat an der Vorlage weiter nichts zu ändern für nötig gefunden als eine Verschiebung der Einzahlungsfrist für die erstmalige Zahlung der Gebühren, weil diese am 1. Jänner des kommenden Jahres fällig werden, das Gesetz aber auf keinen Fall bis dahin im Bundesgesetzblatt kundgemacht sein kann. Daher ist die Frist auf 31. März 1947 erstreckt worden. Namens des Handelsausschusses stelle ich den Antrag (liest):

„Das Hohe Haus wolle der Regierungsvorlage in der vom Ausschuß für Handel und Wiederaufbau vorgeschlagenen Form die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.“

*

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf gemäß dem Antrag des Berichterstatters in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschluß erhoben.

Im Einvernehmen mit den Parteien wird die Beratung des **4. Punktes** der Tagesordnung (Kraftfahrrechts-Überleitungsgesetz) auf die nächste Sitzung verschoben.

Der **5. Punkt** der Tagesordnung ist der Bericht des Ausschusses für Handel und Wiederaufbau über die Regierungsvorlage (261 d. B.): Bundesgesetz, womit das Chemikalienbewirtschaftungsgesetz vom 20. Juli 1945, St. G. Bl. Nr. 96, abgeändert wird (**Erste Chemikalienbewirtschaftungsgesetznovelle**) (264 d. B.).

Berichterstatler Kristofics-Binder: Die Regierungsvorlage 261 der Beilagen bezweckt lediglich eine Verlängerung des Termins. Ich ersuche das Hohe Haus, diese Verlängerung zu beschließen.

*

Die Vorlage wird in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Als 6. Punkt der Tagesordnung folgt der Bericht des Ausschusses für Unterricht über die Regierungsvorlage (229 d. B.): Bundesverfassungsgesetz, womit das Bundesverfassungsgesetz, betreffend die Vernichtung von Druck- und Bildwerken nationalsozialistischen Gehaltes oder eines den alliierten Mächten feindlichen Charakters (Literaturreinigungsgesetz) ergänzt wird (**Literaturreinigungsnovelle**) (242 d. B.).

Berichterstatler **Frisch**: Hohes Haus! Wir haben uns schon zweimal mit dem Literaturreinigungsgesetz befaßt. Heute beschäftigen wir uns zum drittenmal mit diesem Gesetz. Seinerzeit wurde vom Abgeordneten **Fischer** der Antrag gestellt, ein Gesetz zu beschließen, durch das jene Literatur vernichtet werden soll, die antisemitischen Charakter trägt. Die Regierung hat eine solche Vorlage ausgearbeitet. Diese liegt jetzt vor Ihnen. Sie wurde in die Form gekleidet, daß einfach dem Artikel I, § 1, Abs. (1), dieses Gesetzes unter lit. c ein neuer Unterabschnitt angefügt wird, der dieser Resolution, die damals von allen Parteien einstimmig angenommen wurde, Rechnung trägt. Der Unterrichtsausschuß hat sich mit der Vorlage befaßt. Es wurde nur das einzige Wort „Verachtung“ auf Antrag des Abgeordneten **Dr. Zechner** gestrichen. Die Alliierten haben dem Literaturreinigungsgesetz die Zustimmung nicht gegeben. Daher muß das Datum wie im vorherigen Entwurf mit 25. Juli 1946 eingesetzt werden.

Auf Grund seiner Vorberatungen stellt der Ausschuß für Unterricht den Antrag (liest):

„Der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.“

Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage bei Anwesenheit von mehr als der Hälfte der Mitglieder in zweiter und dritter Lesung mit der vorgeschriebenen Zweidrittelmehrheit angenommen.

Der 7. Punkt der Tagesordnung lautet: Bericht des Ausschusses für Ernährung über die Regierungsvorlage (241 d. B.): Bundesgesetz, betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes vom 20. März 1946, B. G. Bl. Nr. 72, über die **Anforderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen** und sonstigen Lebensmitteln für Zwecke der Volksernährung (246 d. B.).

Berichterstatler **Gschweidl**: Hohes Haus! Der Ausschuß für Ernährung hat sich in seiner Sitzung am 20. November mit der Regierungsvorlage, betreffend die Verlängerung des Lebensmittelanforderungsgesetzes, beschäftigt. In der Debatte wurde vom Herrn Abgeordneten **Rupp** der Antrag eingebracht, dieses Gesetz lediglich mit 31. Juli 1947 zu befristen. Einvernehmlich mit allen Parteien wurde erklärt, daß in der Zwischenzeit Verhandlungen bezüglich einer Neufassung dieses Gesetzes eingeleitet werden sollen, worauf jener Antrag zurückgezogen wurde. Der Ausschuß für Ernährung beantragt nunmehr, den vorliegenden Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

Vor der Abstimmung übernimmt wieder der **Präsident** den Vorsitz.

Der Gesetzentwurf wird sodann in zweiter und dritter Lesung einstimmig angenommen.

Es folgt als 8. Punkt der Tagesordnung der Bericht des Ausschusses für Ernährung über die Regierungsvorlage (238 d. B.): Bundesgesetz, womit das Gesetz vom 10. Juli 1945, St. G. Bl. Nr. 63, über das **Verordnungsrecht des Staatsamtes für Volksernährung**, betreffend die Bewirtschaftung von Lebensmitteln, und das Gesetz vom 3. Juli 1945, St. G. Bl. Nr. 69, über das Verordnungsrecht des Staatsamtes für Land- und Forstwirtschaft, betreffend landwirtschaftliche Erzeugnisse, abgeändert werden (247 d. B.).

Berichterstatler **Ing. Strobl**: Hohes Haus! Der Ernährungsausschuß hat sich in seiner Sitzung am 20. November mit der Regierungsvorlage 238 der Beilagen befaßt. Diese beinhaltet im wesentlichen die Verlängerung des Geltungstermins zweier Gesetze bis zum 31. Dezember 1947. Das erste Gesetz vom 10. Juli 1945, St. G. Bl. Nr. 63, beinhaltet die Verordnungsgewalt des Bundesministeriums für Volksernährung, betreffend Bewirtschaftung der Lebensmittel, das zweite Gesetz vom 3. Juni 1945, St. G. Bl. Nr. 69, die Verordnungsgewalt des Landwirtschaftsministeriums auf dem Gebiete der Aufbringung. Da die Verhältnisse und vor allem der Lebensmittelmangel, der seinerzeit die rasche Durchführung dieses Gesetzes verhinderte, noch bestehen, hat der Ausschuß für Ernährung folgenden Beschluß gefaßt:

Der Ausschuß stellt den Antrag (liest):

„Der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.“

Der Gesetzentwurf wird in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Die nächste Sitzung wird für Donnerstag, den 12. Dezember, 10 Uhr, einberufen.

Tagesordnung: Beschlußfassung über die

bis dahin von den Ausschüssen fertiggestellten Berichte.

Der Unvereinbarkeitsausschuß tritt statt Mittwoch, den 11. Dezember, Donnerstag, den 12. Dezember, um 2 Uhr nachmittag, im Lokal II zusammen.

Die Sitzung wird geschlossen.

Schluß der Sitzung: 15 Uhr 30 Minuten.