

Stenographisches Protokoll

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

VII. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 15. Dezember 1953

Inhalt

1. Personalien

Krankmeldungen (S. 1231)

2. Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortung 75 (S. 1231)

3. Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (141 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1954 (171 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatte: Aigner (S. 1231) Redner: Koplenig (S. 1233), Freund (S. 1238), Dr. Kraus (S. 1244), Köck (S. 1247), Kindl (S. 1254), Altenburger (S. 1258), Dr. Gredler (S. 1264), Stampfer (S. 1271) und Nedwal (S. 1276)

Bundesfinanzgesetz, Dienstpostenplan und Systemisierungsplan der Kraftfahrzeuge des Bundes

Generalberichterstatte: Grubhofer (S. 1278)

Abstimmungen

Annahme der Gruppen VI, VII, VIII, IX, X und XI (S. 1281)

Annahme der Ausschlußentscheidungen zu den Gruppen VI, VII, VIII, IX und XI (S. 1281)

Annahme des Entschließungsantrages Doktor Gschnitzer, Mark, Dr. Pfeifer zu Gruppe VI (S. 1281)

Ablehnung der Entschließungsanträge Dr. Pfeifer zu den Gruppen VI und XI (S. 1281)

Annahme des Bundesfinanzgesetzes samt Anlagen (S. 1281)

Eingebracht wurde

Antrag der Abgeordneten

Machunze, Marianne Pollak u. G., betreffend Novellierung des Journalistengesetzes vom 11. Februar 1920, StGBI. Nr. 88, in der geltenden Fassung (55/A)

Anfragebeantwortung

Eingelangt ist die Antwort

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Dr. Gredler u. G. (75/A. B. zu 88/J)

Beginn der Sitzung: 10 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. Hurdes, Zweiter Präsident Böhm, Dritter Präsident Hartleb.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abg. Ing. Kortschak, Dipl.-Ing. Rapatz, Strommer, Zeillinger und Dr. Stüber.

Die schriftliche Beantwortung der Anfrage Nr. 88 der Abg. Dr. Gredler und Genossen, betreffend willkürliche Einkommenschätzung durch die Finanzbehörden, wurde den Antragstellern zugeleitet.

Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein. Wir schreiten in der **Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag 1954** fort und behandeln die **Gruppe X**. Diese umfaßt Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Spezialberichterstatte ist der Herr Abg. Aigner. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatte **Aigner:** Hohes Haus! Die Gruppe X umfaßt die Kapitel 24: Verkehr, 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und 29: Eisenbahnen.

Kapitel 24: Verkehr, enthält die Einnahmen und die Ausgaben des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe und umfaßt in sechs Titeln den Aufwand, den außer den unmittelbaren Aufgaben des Ministeriums die Schifffahrt, die zivile Luftschifffahrt, der sonstige Verkehr, die Elektrizitätswirtschaft und der Aufgabenkreis der verstaatlichten Betriebe erfordern.

Die Ausgaben in der ordentlichen Gebarung wurden mit 63,8 Millionen Schilling veranschlagt, im außerordentlichen Haushalt sind 8 Millionen Schilling an Ausgaben vorgesehen. Diesen Ausgaben stehen Einnahmen von rund 2,9 Millionen Schilling gegenüber. Von den Ausgaben entfallen 41,8 Millionen Schilling auf den Personalaufwand und 22 Millionen Schilling auf den Sachaufwand. Der Betrag von 8 Millionen Schilling in der außerordentlichen Gebarung stellt den Kostenanteil dar, den der Bund zur Ausgestaltung der Donauhäfen in Linz und Wien zu leisten hat.

Für den zivilen Luftverkehr ist unter Titel 3 sowohl im Sachaufwand wie auch im Personalaufwand nur durch einen Pauschalbetrag vorgesorgt, da Österreich sich bis jetzt lediglich mit Planungsarbeiten beschäf-

tigen darf. Nur im Sachaufwand ist ein größerer Betrag vorgesehen, weil wir die Kosten des im Interesse des zivilen Flugverkehrs betriebenen Flugsicherungsdienstes, der von den Alliierten ausgeübt wird, zu tragen haben.

Unter Titel 4: Sonstiger Verkehr, ist der Aufwand für freiwillige Leistungen des Bundesministeriums für Zwecke der Fremdenverkehrswerbung im Rahmen der staatlichen Verkehrsbetriebe und Unternehmungen veranschlagt.

Für Zwecke der Elektrizitätswirtschaft sind Mittel vorgesehen, um die notwendigen Planungsaufgaben durchzuführen.

Ebenso sind unter Titel 6: Durchführung der Verstaatlichung, die Mittel zur Deckung der Kosten für Gutachten, Schätzungen und Sonderprüfungen zur Weiterführung der Material- und Grundlagenforschung enthalten.

Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt. Der Voranschlag der Post- und Telegraphenanstalt sieht in der ordentlichen Gebarung Ausgaben in der Höhe von 1980·1 Millionen Schilling vor. Davon entfallen 1169·9 Millionen Schilling auf den Personalaufwand, der sich wieder teilt in 820·1 Millionen Schilling für die aktiven Bediensteten und 349·8 Millionen Schilling für den Pensionsaufwand. Die sachlichen Aufwendungen sind mit 672 Millionen Schilling veranschlagt. Für den Rundfunk sind überdies an Einnahmen und an Ausgaben 138·2 Millionen Schilling vorgesehen. Im außerordentlichen Haushalt sind für Investitionsaufgaben 283·5 Millionen veranschlagt.

Die Summe der gesamten Ausgaben beträgt demnach 2263·6 Millionen Schilling, denen Einnahmen von 1897·4 Millionen Schilling gegenüberstehen. Der Abgang in der ordentlichen Gebarung wurde mit 82·7 Millionen Schilling ermittelt. Er erhöht sich um die 283·5 Millionen der Ausgaben in der außerordentlichen Gebarung; mithin ist ein Gesamtabgang von 366·2 Millionen Schilling vorgesehen.

Der Personalstand ist mit 26.504 pragmatisierten Beamten, 8368 systemisierten Vertragsbediensteten und 3223 nichtsystemisierten Vertragsbediensteten der Veranschlagung zugrunde gelegt, zu denen noch 905 Saisonbedienstete kommen. Der Gesamtstand des Personals beträgt 39.000 Bedienstete, das sind um 465 weniger als im Jahre 1952. Die Zahl der Pensionsparteien ist mit 22.780 ermittelt, um 780 mehr als im Jahre 1952.

Von den sachlichen Ausgaben sind im besonderen die Ausgaben für den Hochbau hervorzuheben, die mit 64 Millionen Schilling

veranschlagt sind. Damit werden vor allem bereits begonnene Arbeiten fortgesetzt, darunter der Neubau der Postämter Graz 2, Wien 101, Wien 40, Wiener Neustadt, Lustenau, Rankweil und Spittal a. d. Drau, die Errichtung von Postgaragen in Salzburg und Zell am See, aber auch Wohnbauten in der Rosensteingasse und auf der Landstraße in Wien.

Beim Postauto-Dienst wurden in den Jahren 1952 und 1953 Instandhaltungen nur im notwendigsten Ausmaß durchgeführt, um die vorher aufgelaufenen Schulden abzustatten. Der Stand an Fahrzeugen, die älter als zehn Jahre sind, beträgt mit Ende 1953 allein bei den Spezialfahrzeugen 1098. Im Bundesvoranschlag 1954 ist für die Anschaffung von 150 Omnibussen und 5 Personenanhängern sowie von 20 Dieselpaketwagen, 30 Elektropaketwagen, 35 Lastkraftwagen und 82 Motorrädern vorgesorgt.

Im Fernmeldewesen sollen mit den Aufwandskrediten in der Höhe von 38·5 Millionen Schilling bei Fernmelde-Innenanlagen die Einrichtungen, Betriebsmittel und Ersatzteile beschafft werden, die zur Weiterführung des Betriebes erforderlich sind. Die Anschaffung von 250 Fernschreibapparaten samt Zusatzeinrichtungen ist zur Deckung des jährlichen Zuwachses erforderlich. Für den Betrieb des Koaxialkabels, dessen Verstärkereinrichtungen mit Netzstrom arbeiten, sind Zusatzeinrichtungen für die Notstromaggregate zu beschaffen, damit auch bei Ausfall des Netzstromes der Betrieb am Koaxialkabel aufrechterhalten werden kann.

In der außerordentlichen Gebarung sind 200 Millionen Schilling für die Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs im gesamten Bereich des Landes Tirol für den Orts- und Fernverkehr vorgesehen. Beabsichtigt sind die Errichtung einer zweiten automatischen Telephonzentrale in Linz, die Erweiterung der beiden automatischen Zentralen in Salzburg, die Erweiterung der automatischen Zentrale in Wien-Hietzing und die Neueinrichtung einer automatischen Telephonzentrale in Wien-Mödling. Mit den Restkrediten aus der Postanleihe 1953 sollen die Bauvorhaben zur Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs in Kärnten, Osttirol und Vorarlberg zu Ende geführt werden.

Mit den Krediten der außerordentlichen Gebarung sollen jene Einrichtungen beschafft werden, die für die Zubringung des UKW-Rundfunkprogramms vom Studio bis zum UKW-Sender anlässlich der Aufstellung von UKW-Sendern in Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Graz und Klagenfurt erforderlich sind.

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1233

Zu den Fernmelde-Außenanlagen ist zu sagen: Die Aufwandskredite dienen in erster Linie zur Aufrechterhaltung des betriebs-sicheren Zustandes des gesamten Fern- und Bezirkskabelnetzes. Die Kosten für die Umlegung von Kabel- und Freileitungs-Trassen, die durch die Straßenbautätigkeit in Wien und in den Ländern alljährlich notwendig werden, sollen durch Aufwandskredite gedeckt werden.

Die Kosten für die Verlegung des Koaxialkabels in den Strecken Wien—Linz und Graz—Bruck an der Mur sollen durch die Kredite in der außerordentlichen Gebarung gedeckt werden. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten sind alle Landeshauptstädte außer Klagenfurt unmittelbar an das Koaxialkabel angeschlossen.

Nun zum Rundfunk. Die Einnahmen aus den Rundfunkteilnehmergebühren werden wie folgt verwendet: Zuweisungen an die Sender rund 76 Millionen Schilling, Kostenvergütung an die Post- und Telegraphenverwaltung 17.9 Millionen, technische und betriebliche Aufwendungen für den Rundfunk 14.7 Millionen und für Investitionen 29.6 Millionen Schilling.

Kapitel 29: Eisenbahnen. Die Ausgaben für die Bundesbahnen betragen in der ordentlichen Gebarung rund 4.7 Milliarden und in der außerordentlichen Gebarung 547 Millionen, die Gesamtausgaben somit rund 5.3 Milliarden Schilling. Der Personalaufwand erfordert rund 2880 Millionen Schilling, davon 1634 Millionen für die aktiven Bediensteten und 1246 Millionen für den Pensionsaufwand.

Den Ausgaben stehen Einnahmen von 3804 Millionen Schilling gegenüber. Die Einnahmen setzen sich zusammen aus 951.3 Millionen Schilling aus dem Personenverkehr, 2567.7 Millionen Schilling Güterverkehrseinnahmen, 285.3 Millionen Schilling sind allgemeine Betriebseinnahmen.

Der Abgang in der ordentlichen Gebarung beläuft sich auf rund 930 Millionen Schilling. Mit dem Aufwand aus der außerordentlichen Gebarung beträgt der kassamäßige Gesamt-abgang rund 1478 Millionen Schilling.

Der Personalstand setzt sich zusammen aus 63.126 pragmatischen Bediensteten, 6612 systemisierten und 8058 nichtsystemisierten Vertragsbediensteten und Aushilfsarbeitern, zusammen aus 77.796 Personen. Gegenüber dem Jahre 1952 ist eine Verringerung des Personalstandes um 2319 eingetreten.

Ich stelle den Antrag, dieser Gruppe die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Präsident: Zum Wort gemeldet ist als Gegenredner der Herr Abg. Koplenig. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Koplenig: Meine Damen und Herren! Die österreichische Arbeiterschaft und darüber hinaus breite Schichten der Bevölkerung haben an die Verstaatlichungsgesetze und an die Verstaatlichung so entscheidender Betriebe und ganzer Wirtschaftszweige wie Energiewirtschaft, Kohlenbergbau, Eisen- und Stahlproduktion sehr große Hoffnungen geknüpft. Sie haben erwartet, daß diese verstaatlichten Unternehmungen einen entscheidenden Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben ausüben werden. Insbesondere hofften die Arbeiter und Angestellten, daß die verstaatlichten Betriebe dazu beitragen werden, die Vollbeschäftigung zu sichern, die Preispolitik entscheidend zu beeinflussen, daß sie vor allem durch ihre sozialpolitischen Leistungen ein Vorbild sein werden für die gesamte Wirtschaft. Die Wirklichkeit zeigt aber, daß diese Erwartungen nicht eingetreten sind. Und ich werde mir gestatten, dafür einige Beispiele anzuführen.

In den letzten Jahren wurden auf einem so wichtigen verstaatlichten Sektor wie der Energiewirtschaft bedeutende Neuanlagen geschaffen. Bei den verschiedensten Gelegenheiten, wie zum Beispiel bei der Fertigstellung des großen Kraftwerkes Kaprun, das tatsächlich zu den hervorragendsten Leistungen der österreichischen Arbeiter und Ingenieure gehört, wurde unterstrichen, welchen Reichtum die österreichischen Wasserkräfte darstellen und welche große Bedeutung der Ausbau dieser Wasserkräfte für die gesamte Wirtschaft unseres Landes hat. In der Tat gehört Österreich auf diesem Gebiet zu den reichsten Ländern Europas. Aber der Ausbau der Wasserkraftwerke, die großen Investitionen, die auf diesem Gebiet durchgeführt wurden, haben sich bisher für das tägliche Leben der Bevölkerung nur sehr wenig ausgewirkt.

Es wird zwar in den verschiedensten Ausstellungen der Bevölkerung vorgeführt und vordemonstriert, wie man durch die Elektrifizierung des Haushalts schöner und bequemer leben kann, wie insbesondere die Arbeit der Frauen im Haushalt erleichtert werden könnte. Aber obwohl wir heute ein Vielfaches mehr an Strom erzeugen, ist der Strom für den Haushalt nicht billiger geworden. In Wien wird ein derart hoher Tarif eingehoben, daß der Anwendung elektrischer Geräte im Haushalt die allerengsten Grenzen gesetzt sind.

Die Elektrifizierung ist eine Schlüsselfrage für die Entwicklung der Industrie, der Landwirtschaft, des Handwerks und der Wohnkultur. Diese Aufgabe kann aber nur dann erfüllt werden, wenn man beim Ausbau der Wasserkräfte auch darauf Bedacht nimmt, wo der größte Bedarf und die größten Entfaltungsmöglichkeiten gegeben sind.

Die gegenwärtige Politik des Ausbaues der Energiewirtschaft befindet sich aber in Gegensatz zu diesem Prinzip. Ybbs-Persenbeug zum Beispiel, das im Gebiet des höchsten Stromverbrauches und der geringsten Stromreserven liegt, wird noch immer nicht ausgebaut. Aber statt dessen werden Projekte verwirklicht, die dazu bestimmt sind, das Ausland mit billigem Strom zu versorgen, oder es wird in beschleunigtem Tempo ein Kraftwerk wie Jochenstein errichtet, gegen dessen Bau die bewährtesten österreichischen Fachleute sehr ernste Bedenken erhoben haben, weil es die weitere Nutzung des Donaustromes zur Kraftgewinnung erschwert. In Österreich gibt es noch immer hunderte, ja tausende Dörfer und Siedlungen, die nicht an das Stromnetz angeschlossen sind, aber gleichzeitig wird der österreichische Strom in großen Mengen zu niedrigen Preisen ausgeführt.

Wir sind selbstverständlich nicht dagegen, daß Österreich Strom exportiert. Österreich wird immer ein Strom exportierendes Land sein. Aber wir sind der Meinung, daß es vor allem notwendig wäre, die Reichtümer des Landes dazu zu benützen, um die Lage der eigenen Bevölkerung zu verbessern, um den Wohnungen in den Dörfern und Städten billigen Strom zu liefern, um die Stromversorgung so zu heben und so zu verbilligen, daß die heimische Industrie gegenüber dem Ausland konkurrenzfähig ist. Und deshalb fordern wir vor allem vom Minister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, daß der Bau des Donaukraftwerkes Ybbs-Persenbeug unverzüglich in Angriff genommen wird und daß diesem Bau keine weiteren Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Das Budget des Ministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe sieht einen bedeutenden Aufwand für den Ausbau des Telephonwesens vor, insbesondere für die Modernisierung der Fernverbindungen und für die Automatisierung des Fernsprechnetzes in einigen Bundesländern. Aber wenn man sich die Brandschädenstatistik zum Beispiel des Mühlviertels oder anderer Teile Oberösterreichs, aber auch anderer Bundesländer ansieht, so findet man immer wieder als Ursache der Brandschäden die Unmöglichkeit, rechtzeitig die Feuerwehren heranzuführen. Es gibt nämlich tausende Siedlungen in Österreich, die überhaupt kein Telephon haben oder wo es nach 6 Uhr abends unmöglich ist, eine telephonische Verbindung zu bekommen, weil das Postamt gesperrt ist. Viele Millionenwerte an Lebensmitteln, an Vieh und sonstigem Eigentum der Bauern müssen zugrunde gehen, weil es an den einfachsten Mitteln der Verständigung der Feuerwehren fehlt.

Ich habe bereits in der Generaldebatte darauf hingewiesen, daß eine der Eigentümlichkeiten dieses Budgets darin besteht, daß für diejenigen staatlichen Unternehmungen, die Verluste aufweisen, die Steuerzahler aufkommen müssen, während auf der anderen Seite die Gewinne der verstaatlichten Betriebe und Unternehmungen der Bevölkerung überhaupt nicht zugute kommen. (*Abg. Horn: Es gibt aber auch andere Betriebe in Österreich, deren Gewinne der Bevölkerung nicht zugute kommen! — Abg. E. Fischer: „Auch andere!“*) Es ist kein Geheimnis, daß eine Reihe von verstaatlichten Unternehmungen, darunter die so entscheidenden rohstoffverarbeitenden und eisenverarbeitenden Betriebe wie die Alpine Montan, die VÖEST, die Böhlerwerke usw., große Gewinne abwerfen. (*Abg. Horn: Vom Treibstoff und so weiter spricht ihr nicht! — Abg. Olah: Die zahlen an die Kasse der Volksopposition!*)

Ich führe dafür nur einige Zahlen an: So hat die Alpine Montan bis 1951 auf den Sonderfonds den Betrag von 305 Millionen Schilling zurückgelegt, die VÖEST 330 Millionen Schilling, Schoeller-Bleckmann 111 Millionen Schilling. Das sind nur einige wenige Beispiele. Ich rede dabei nicht von den verstaatlichten Banken, von denen jeder weiß, daß sie sich in den letzten Jahren auf Kosten der Bevölkerung saniert haben und daß sie Gewinne haben, die in die hunderte Millionen Schilling gehen, die nicht für Budgetzwecke herangezogen werden.

Es ist auch von keiner Seite bestritten worden, daß die Gewinne der verstaatlichten Betriebe in Sonderfonds gesammelt und angehäuft werden, um damit die Forderungen der früheren Besitzer dieser Betriebe zu erfüllen. Daß dies der Fall ist und daß auch die Kapitalisten ganz genau wissen, daß die Gewinne der verstaatlichten Betriebe für sie bestimmt sind, kommt auch ganz klar in der Entwicklung der Börsenkurse der Aktien der verstaatlichten Betriebe zum Ausdruck.

Am 31. Dezember 1952 standen die Aktien der Alpine Montan auf 103, am 30. November dieses Jahres bereits auf 375. Auch die Schoeller-Bleckmann-Aktien stehen doppelt so hoch wie im vorigen Jahr, und dieselbe Tendenz zeigt sich auch bei allen anderen verstaatlichten Betrieben. Die Börsenspekulanten rechnen also schon fest mit der Abfindung der Aktionäre.

Auf der anderen Seite aber haben wir die Tatsache, daß die Eisenbahntarife ab Jänner um 25 Prozent erhöht werden, mit der Begründung, daß dies eben notwendig sei, um das Defizit der Eisenbahnen zu decken. Es ergibt sich also folgender anomaler Zustand:

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1235

Bei den staatlichen Unternehmungen, wie Eisenbahn, Post usw., die ein Defizit haben, muß die Bevölkerung für die Deckung dieses Defizits aufkommen, während die Gewinne staatlicher Betriebe dazu verwendet werden sollen, um die Wünsche der Kapitalisten zu erfüllen. Also die Verluste dem Volk und die Gewinne der verstaatlichten Betriebe den Kapitalisten! (*Abg. Weikhart: Wieso? — Abg. Dr. Zechner: Welchen Kapitalisten?*) Es besteht kein Zweifel, daß diese Praxis im krassen Widerspruch zu dem steht, was die Bevölkerung, vor allem die Arbeiterschaft, von der Verstaatlichung erwartet hat. (*Abg. Dr. Zechner: Welchen Kapitalisten? — Abg. Horn: Das weiß er nicht! — Abg. Weikhart: Das steht nicht im Manuskript!*)

Im Verlaufe der Budgetdebatte haben die Abgeordneten der Regierungsparteien wiederholt über die Notwendigkeit der Vollbeschäftigung und der Sicherung des Arbeitsplatzes gesprochen. Was würde also näherliegen bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, als daß hier gerade die verstaatlichten Betriebe und die verstaatlichten Unternehmungen mit gutem Beispiel vorangehen! Aber gerade das Gegenteil ist der Fall, und wir haben bereits in der Generaldebatte darauf hingewiesen, daß die verstaatlichten Betriebe, insbesondere der Eisen- und Stahlindustrie, beim Abbau von Arbeitern und Angestellten an der Spitze marschieren. So wurden in den letzten zwei Jahren in den Böhlerwerken in Kapfenberg über 1400 Arbeiter und Angestellte abgebaut, bei der VÖEST im Laufe des letzten Jahres über 500, in Ternitz 250, und man könnte noch weitere Betriebe anführen, wo solche Abbaumaßnahmen durchgeführt werden. (*Anhaltende Zwischenrufe bei SPÖ und VO.*)

Angesichts der zunehmenden Arbeitslosigkeit und der Entlassungen, die sowohl in den verstaatlichten Betrieben wie auch in den Privatbetrieben bereits wieder angekündigt werden, halten wir es für notwendig, daß der Nationalrat die Behandlung des Kapitels Verstaatlichte Betriebe zum Anlaß nimmt, um dem Abbau von Arbeitern und Angestellten in der verstaatlichten Industrie Einhalt zu tun, um damit der gesamten Wirtschaft ein Beispiel zu geben. Unter Vollbeschäftigung versteht der Arbeiter vor allem die Sicherung des Arbeitsplatzes in seinem Betrieb und seinem Beruf, nicht aber Notstandsarbeiten oder den Bau irgendeiner Reichsautobahn. (*Abg. Weikhart: Oder Zusperrern der Betriebe wie bei der USIA!*)

Ich erlaube mir daher, in dieser Frage dem Hohen Haus folgenden Entschließungsantrag zu unterbreiten (*Abg. Weikhart: Sie reden zum Fenster hinaus!*):

Der Nationalrat wolle beschließen:

In Anbetracht der ernsten Lage auf dem Arbeitsmarkt wird die Bundesregierung aufgefordert, für die verstaatlichten Betriebe und Unternehmungen den Abbaustopp zu verfügen (*Abg. Weikhart: Bei der USIA!*), die Betriebsleitungen anzuweisen, keine Entlassungen durchzuführen. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. E. Fischer: Ihr entläßt ja Tausende in den verstaatlichten Betrieben!*)

Zugleich fordert der Nationalrat die Bundesregierung auf, auf dem Wege von Verhandlungen mit den Unternehmerorganisationen und dem Gewerkschaftsbund die Ausdehnung dieses Abbaustopps auf die gesamte Industrie zu erreichen. (*Abg. Eichinger: Auch auf die USIA!*)

Jawohl! Wir sind für den Abbaustopp in allen Betrieben (*Abg. Weikhart: Aber dort wird entlassen, und Sie reden nichts dagegen!*), in den verstaatlichten Betrieben, in den privaten Betrieben und in den USIA-Betrieben. Wenn Sie ebenfalls dafür sind, dann haben Sie die Gelegenheit, dies zu beweisen, indem Sie für diese Entschliebung stimmen. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. E. Fischer: In Kapfenberg! — Abg. Honner: In Steyr!*)

Ich ersuche den Herrn Präsidenten, zu dieser Entschliebung die Unterstützungsfrage zu stellen. (*Abg. Weikhart: Das ist ein Antrag zum Fenster hinaus! Der ist fürs Radio! — Abg. E. Fischer: In Italien haben alle Gewerkschaften dafür gestimmt! — Abg. Honner: Ihr redet die ganze Zeit zum Fenster hinaus!*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Herren Abgeordneten, ich muß Sie aufmerksam machen, daß zum Wort der Redner gemeldet ist und nicht die verschiedenen Debatteredner in den Bänken!

Abg. Koplenig (*fortsetzend*): Ich komme nunmehr zu einer besonders ernsten und beunruhigenden Erscheinung in den verstaatlichten Betrieben. In den verstaatlichten Betrieben wird seit längerer Zeit mit unsozialen Methoden versucht, die Arbeiter einzuschüchtern. Es wird versucht, auf ehrliche und anständige Arbeiter einen Gesinnungszwang auszuüben und sie daran zu hindern, von ihren gesetzlich gewährleisteten Rechten Gebrauch zu machen.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, aus der Fülle der mir vorliegenden Tatsachen einige Beispiele anzuführen. In den Schoeller-Bleckmann-Werken in Ternitz wurde der Arbeiter Erich Thurner einen Tag nach den Betriebsratswahlen ohne Grund vom

Hammer weg auf einen schlechteren Arbeitsplatz versetzt. Mit dieser Versetzung ist ein Lohnverlust von 2 bis 3 S pro Stunde verbunden. Auf seinen Protest gegen die unbegründete Entfernung vom Arbeitsplatz erklärte der Meister, es tue ihm leid, aber die Versetzung geschehe im Auftrag des Betriebsratsobmannes Bauer. (*Abg. Czettel: Eine Lüge ist das, Herr Koplenig!*) Sie haben die Möglichkeit, heraufzukommen und es zu beweisen. (*Abg. Honner: Der Betroffene schreit!*) Der Arbeiter Gottfried Wurstbauer aus dem Walzwerk Ternitz, ein langjähriger Arbeiter bei der Strecke, wurde nach den Betriebsratswahlen in die Hofpartie versetzt. Er hat dadurch einen Lohnverlust von 2 bis 3 S in der Stunde. Der Arbeiter Otto Allram, Diesellokführer im Stahlwerk Ternitz, der einen Einstellungsschein als Kriegsinvalid hat, wurde ebenfalls auf den Hof versetzt. Als er sich beim Betriebsratsobmann Bauer beschwerte, antwortete dieser: Ja, du bist der Nächste, der hinausfliegt! (*Abg. Appel: In Rehberg kündigen Sie alle Nichtkommunisten! — Abg. Horr: Da sagen Sie nichts!*)

Ein besonders krasser Fall ist der Fall des Arbeiters Flakl Ernst. Der Mann ist verheiratet, hat ein vier Monate altes Kind und lebt in einer sehr schlechten Wohnung, in einer Bodenkammer, die nicht heizbar ist. Dadurch sind seine Frau und das Kind immer kränklich. Er hat schon lange um eine Werkswohnung angesucht und befindet sich in einer verzweifelten Lage. Nach den Betriebsratswahlen erklärte ihm der Betriebsratsobmann Bauer in Anwesenheit einer Reihe anderer Arbeiter wörtlich: „Du hast bei der Vollversammlung dauernd deinen Mund aufgerissen, du brauchst dich gar nicht mehr zu bemühen, von uns bekommst du dein ganzes Leben keine Wohnung!“

Alle diese Schikanen, Schädigungen und Verfolgungen von Arbeitern wegen ihrer politischen Gesinnung gehen in Ternitz von ein und demselben Mann aus, den ich immer wieder nennen mußte, dem Betriebsratsobmann Bauer. Aber nie im Leben hätte er es gewagt, diese Paschawirtschaft aufzurichten, wenn er nicht wüßte, daß der Generaldirektor und der Minister hinter ihm stehen.

Ein Betrieb, in welchem der Gesinnungszwang und der politische Druck auf die Arbeiter, die nicht zur Partei des Herrn Waldbrunner und der von ihm eingesetzten Betriebsdirektoren gehören, besonders stark ist, sind die Böhlerwerke in Kapfenberg. Entlassungen und Maßregelungen aus politischen Gründen sind in diesem Betrieb auf der Tagesordnung. So wurde knapp vor den Betriebsratswahlen im Oktober dieses Jahres der Dreher Jirasko Franz aus politischen

Gründen entlassen. Jirasko ist 53 Jahre alt, verheiratet und Vater von zwei Kindern. Er ist seit 28 Jahren im Betrieb beschäftigt und dritter Obmann der Metall- und Bergarbeiter des Bezirkes Bruck a. d. Mur. Unmittelbar nach Kriegsende im Jahre 1945, zu einer Zeit, als die Schwierigkeiten besonders groß waren, hat Jirasko mit seinem eigenen Werkzeug wieder zu arbeiten begonnen und beigetragen, den Betrieb wieder in Gang zu bringen. Auf Grund seiner 25jährigen Zugehörigkeit zu Böhler hat er für treue Dienste den Siegelring bekommen. Vor 1934, in der Heimwehrzeit, wurde Jirasko als Sozialist gemäßregelt. Jetzt, im Jahre 1953, wurde er von der SP-Direktion als Kommunist entlassen. Er wurde aus einer Abteilung entlassen, wo außer ihm nicht ein einziger Arbeiter entlassen wurde. Seine Entlassung kann auch nicht mit Arbeitsmangel begründet werden, denn an seiner Stelle wurde ein anderer Arbeiter eingestellt, der jetzt an seiner Maschine arbeitet. Sein Abbau erfolgte nur zu dem Zweck, vor den Betriebsratswahlen die Arbeiter einzuschüchtern.

Ein anderer Fall. Der Böhler-Arbeiter Tauschek Peter, 64 Jahre alt, hat im Betrieb 15 Jahre als Fräser gearbeitet, und es fehlten ihm nur mehr zwei Monate, um in den Genuß der Böhler-Rente zu kommen. Aber aus politischen Gründen wurde er zwei Monate vorher entlassen und dadurch um die zusätzliche Altersrente des Betriebes gebracht. Auf seine Beschwerde erklärte ihm der SP-Direktor Walch wörtlich: „Was wollt ihr? Ihr marschiert am 1. Mai mit der roten Fahne und macht vor dem Betrieb Propaganda und wollt dann noch bei uns arbeiten!“ Es gehört schon sehr viel Hartherzigkeit dazu, einen alten Arbeiter seiner politischen Gesinnung wegen um eine kleine Rente zu bringen, die seinen Lebensabend ein wenig erleichtert hätte.

Weiter: Der Böhler-Arbeiter Rechberger Michael, 50 Jahre alt — zwei seiner Brüder sind bei einem Unfall im Böhlerwerk tödlich verunglückt —, hat 1951 einen Unfall gehabt und ist jetzt 40prozentiger Werksinvalid. Aus politischen Gründen wurde er im Oktober kurz vor den Betriebsratswahlen entlassen.

Der Arbeiter Scheikl Peter, 48 Jahre alt, war 19 Jahre im Betrieb, zuletzt als Vorarbeiter beschäftigt. Er wurde aus politischen Gründen entlassen. Vorgeschützt wurde Arbeitsmangel, aber an seiner Stelle arbeitet ein anderer.

Eine andere Methode des politischen Drucks, des Gesinnungsterrors und der Einschüchterung der Arbeiter, die dieser Direktion nicht passen,

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1237

besteht darin, qualifizierte Kräfte zu Hilfsarbeiten zu versetzen. Ein besonders aufreizender Fall, dessen politischer Hintergrund auf den ersten Blick offenkundig ist, ist der Fall des Arbeiters Mitterdorfer Thomas. Mitterdorfer war bis zu den letzten Betriebsratswahlen Betriebsrat der Gewerkschaftlichen Einheit. Er ist verheiratet und hat für ein Kind zu sorgen. Er ist Besitzer eines Opferausweises, arbeitet seit 19 Jahren bei Böhler, davon 15 Jahre als Schleifer, und ist selbst nach Angabe des Meisters einer der besten Präzisionsschleifer. Mitterdorfer wurde sofort nach den Betriebsratswahlen, bei denen er nicht mehr gewählt wurde, mit zwei weiteren Arbeitern, die die Liste der Gewerkschaftlichen Einheit unterschrieben haben, zur Einsatzgruppe, das heißt zum Ziegelputzen überstellt. Er erleidet dadurch eine Lohneinbuße von 600 bis 700 S monatlich. An seiner Maschine arbeitet ein anderer.

Der Arbeiter Stauffer Anton, 53 Jahre alt, verheiratet, gelernter Dreher, 20prozentiger Werksinvalid, wurde ebenfalls zum Ziegelputzen überstellt.

Die Methode der Überstellungen wird dazu benützt, um alle Leute, die der Direktion aus politischen Gründen nicht genehm sind, zu zermürben und sie aus dem Betrieb hinauszudrängen.

So wurde zum Beispiel der Arbeiter König Hans, der seit vielen Jahren an einer Maschine als Präzisionsschleifer gearbeitet hat, innerhalb von vier Monaten zehnmal in zehn verschiedene Abteilungen zu Hilfsarbeiten überstellt. Man stelle sich einmal vor, was es für einen qualifizierten Arbeiter bedeutet, wenn er von Abteilung zu Abteilung geschoben wird, mit der deutlichen Absicht, ihn beim nächsten Schub aus dem Betrieb zu entfernen.

Der Böhler-Arbeiter Kramer Rudolf, mehr als 15 Jahre im Betrieb, 60 Jahre alt, Schlosser und gelernter Kesselwärter, wurde ebenfalls zum Ziegelputzen überstellt und wurde, weil er aus gesundheitlichen Gründen diese Arbeit nicht machen konnte, entlassen.

Es besteht ein System, durch das gleichzeitig der Betrieb um qualifizierte Arbeitskräfte gebracht wird und Arbeiter gezwungen werden, eine Arbeit anzunehmen, die sie körperlich nicht leisten können, um dann den Vorwand zur fristlosen Entlassung nach § 82 zu haben, wonach der Arbeiter dann durch sechs Wochen keine Arbeitslosenunterstützung bekommt.

Dieses System wird mit großer Vorliebe gegenüber solchen Österreichern angewandt, die nach dem Gesetz den besonderen Schutz gegen Entlassungen und Arbeitslosigkeit genießen sollten, gegen die Opfer des Faschismus.

So wurde der Arbeiter Johann Breitler und vier andere Opferbefürsorgte zur Arbeit in das Bergwerk Göriach überstellt, in einen Zweigbetrieb der Böhlerwerke, in dem die Arbeitsbedingungen derart sind, daß es unmöglich ist, freiwillige Arbeiter für diesen Betrieb zu finden. Nicht einmal Gesunde gehen nach Göriach freiwillig arbeiten, und Menschen, die jahrelang in Gefängnissen und KZs waren, österreichische Patrioten, die ihre Gesundheit für Österreich geopfert haben, sollen dort arbeiten. Und da diese Arbeiter körperlich und gesundheitlich nicht imstande waren, diese schwere Arbeit zu leisten, wurden sie kaltblütig und unter Verletzung des Gesetzes entlassen.

Bei einer Verhandlung, die am 24. November unter dem Vorsitz von Dr. Humeniak im neuen Verwaltungsgebäude der Böhlerwerke stattfand, wurden die gemäßregelten Arbeiter als Halbmenschen bezeichnet. Der Firmenvertreter, der es gewagt hat, verdiente Kämpfer für die Freiheit zu beschimpfen, heißt Dr. Schmidl. So werden in den verstaatlichten Waldbrunner-Betrieben Arbeiter behandelt, die für die Sache der Freiheit Österreichs ihr Leben eingesetzt haben.

Die von mir angeführten Beispiele zeigen, daß die verstaatlichten Betriebe, die ein Vorbild einer wirklich sozialen Betriebsführung und der Respektierung der demokratischen Rechte aller Arbeiter und Angestellten ohne Unterschied ihrer Gesinnung oder ihrer politischen Parteizugehörigkeit sein sollten, tatsächlich zu Brutstätten des Gesinnungszwanges gemacht werden. Diese Zustände in den verstaatlichten Betrieben ermutigen die Privatkapitalisten, sich über die Rechte der Arbeiter hinwegzusetzen und mit Methoden des Scharfmachertums gegen aufrechte Arbeiter vorzugehen.

Von dieser Tribüne hat vor einigen Tagen der Nationalrat Zechner als Sprecher der Sozialistischen Partei erklärt: „Gesinnungszwang ist das Letzte, was wir wünschen.“ Ziehen Sie daraus die Konsequenz, lassen Sie es nicht bei Worten bewenden, sondern machen Sie Schluß mit dem Gesinnungszwang in den verstaatlichten Betrieben!

Meine Damen und Herren! Ich habe schon darauf hingewiesen, daß die besondere Eigentümlichkeit des Kapitels Verkehr und verstaatlichte Betriebe darin besteht, daß es über die verstaatlichten Betriebe überhaupt keinerlei Aufschlüsse gibt, was wohl damit zusammenhängt, daß man vor der Öffentlichkeit und vor allem vor der Arbeiteröffentlichkeit manches zu verbergen hat. Zu den Geheimnissen gehört zum Beispiel auch die Tatsache, daß seitens der Regierung bereits

die Bereitschaft zum Ausdruck gebracht wurde, mit der Bonner Regierung Verhandlungen über die Rückgabe von Betrieben, die in die Kategorie des sogenannten Deutschen Eigentums gehören, an die früheren deutschen Kapitalisten zu führen. Diese Frage ist schon seit langem Gegenstand von Beratungen im Schoße der Regierung, Gegenstand von Diskussionen in der Öffentlichkeit und sogar von Ministerreisen, aber das Parlament hat zu diesen Fragen noch nie Stellung genommen. Die Regierung hält es auch nicht für notwendig, die Bevölkerung darüber aufzuklären.

Wenn Sie immer von den USIA-Betrieben reden, dann möchte ich Ihnen sagen, daß diese Frage gerade auch mit den USIA-Betrieben insofern in einem gewissen Zusammenhang steht, weil, solange die Regierung nicht klar und eindeutig zum Ausdruck bringen wird, daß eine Rückgabe von Betrieben an die deutschen Kapitalisten nicht in Betracht kommt (*Zwischenrufe bei der SPÖ*), solange dies nicht geschieht, es Ihnen niemand glauben, daß Ihre Reden und Erklärungen in der Frage der USIA-Betriebe vom österreichischen Interesse diktiert sind. (*Abg. Weikhart: Sie werden schon dafür sorgen, daß es niemand glaubt!*)

Ein anderes Geheimnis des Ministers für Verkehr und verstaatlichte Betriebe sind die Gewinne der verstaatlichten Betriebe, ihre Größe und ihre Verwendung. Es ist aber bekannt, daß diese Gewinne, die nicht klein sind, in Sonderfonds fließen, um die Forderungen früherer Besitzer zu befriedigen.

Es ist in diesem Zusammenhang außerordentlich interessant und aufschlußreich, daß eine internationale Bankkommission, die vor kurzem in Österreich weilte, in ihrem Bericht die Rückverwandlung der verstaatlichten Banken in private Banken und die Befriedigung der Entschädigungsforderungen der früheren Besitzer der verstaatlichten Betriebe und Unternehmungen verlangt hat.

Der Minister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat es bisher nicht für notwendig gefunden, die Öffentlichkeit darüber aufzuklären, wie es überhaupt möglich ist, daß man von der Befriedigung der Forderungen der Kapitalisten an die verstaatlichten Betriebe redet, solange in Österreich in vielen Fragen, insbesondere in der Wohnungsfrage, ein Notstand herrscht, zu dessen Beseitigung die Hilfe des Staates und auch die Heranziehung der Gewinne der verstaatlichten Betriebe erforderlich ist.

Die arbeitende Bevölkerung ist daran interessiert, in dieser Budgetdebatte auch auf diese von mir aufgerollten Fragen eine klare Antwort zu bekommen.

Präsident: Der Herr Abg. Koplenig hat einen Entschließungsantrag gestellt, der nach der Geschäftsordnung nicht genügend unterstützt ist. Ich muß daher die Unterstützungsfrage stellen und bitte jene Frauen und Herren Abgeordneten, die den Entschließungsantrag des Herrn Abg. Koplenig unterstützen, sich von den Sitzen zu erheben. — Ich danke. Der Antrag ist nicht genügend unterstützt, er steht daher nicht zur Verhandlung.

Als nächster Redner ist zum Wort gemeldet der Herr Abg. Freund. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Freund: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich in erster Linie mit dem Kapitel Österreichische Bundesbahnen beschäftigen, und zwar vor allem anderen deshalb, weil gerade die Bundesbahnen in der letzten Zeit Gegenstand ständiger Kritiken gewesen sind, und dies wieder vor allem deshalb, weil man immer wieder auf das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen hinweist und der Meinung ist, es müsse etwas unternommen werden, um das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen zu beseitigen.

Es hat sich bei der kritischen Betrachtung des Defizits der Österreichischen Bundesbahnen in der Öffentlichkeit gezeigt, daß man sich auch dort und da bemühte, irgendwelche konkrete Vorschläge zu unterbreiten, um durch eine Änderung der Führung der Österreichischen Bundesbahnen unter Umständen das Defizit beseitigen zu können. Es ist vor allem andern aus den Kreisen der Industrie die Anregung gekommen, man solle wieder, so wie es nach dem ersten Weltkrieg der Fall gewesen ist, die Österreichischen Bundesbahnen in einen selbständigen Wirtschaftskörper umwandeln und ihnen eine gewisse Freiheit geben, nach kaufmännischer Art wirtschaften zu können. Aber man verlangt dabei gleichzeitig auch die Berücksichtigung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen. Schon dieser Umstand zeigt, daß man sich nicht ganz im klaren darüber ist, wie eigentlich dieses Problem zu lösen wäre.

Wir haben an der Frage der Schaffung des selbständigen Wirtschaftskörpers bei den Österreichischen Bundesbahnen natürlich auch vom Standpunkt des Personals ein gewisses Interesse. Wir wissen, daß, wenn der Betrieb in einen Wirtschaftskörper umgewandelt werden soll, das Personal seine Forderungen erhebt, in erster Linie zur Sicherung seiner bisherigen Errungenschaften, seines Mitspracherechtes, und in zweiter Linie ist es auch daran interessiert, in welcher Art und Weise das Betriebskapital für die Führung der Bundesbahnen beschafft werden soll.

Es ist da vor einiger Zeit in der „Presse“, also in einer Zeitung, die den Sozialisten sicherlich nicht nahesteht, ein Artikel erschienen, und zwar am 23. September 1953. Dieser Artikel ist von einem Herrn Sektionschef in Ruhe namens Solvis geschrieben und beschäftigt sich mit dieser Frage. Er führt aus, daß es endlich Aufgabe des österreichischen Parlamentes sein müsse, bei den Österreichischen Bundesbahnen Ordnung zu schaffen, und das wäre seiner Meinung nach am einfachsten in der Weise zu machen, daß man einfach so wie bei den Deutschen Bundesbahnen auch in Österreich ein Bundesbahngesetz schafft, nach dem Muster, wie es in Deutschland für die Bundesbahnen bereits besteht. Der Herr Sektionschef meint also in seinen Betrachtungen, es würde genügen, wenn man den Österreichischen Bundesbahnen ein Sondervermögen zur Verfügung stellt, den Bundesbahnen gewisse kaufmännische Freiheiten läßt, und er glaubt, daß damit das Defizit beseitigt werden könnte.

Nun, mir liegen zwei Berichte aus zwei verschiedenen Zeitungen und aus zwei verschiedenen Zeitpunkten vor. Einmal ein Bericht der „Neuen Zürcher Zeitung“, der im Juli 1953 erschienen ist und der sich mit dem Notschrei der Deutschen Bundesbahnen beschäftigt und feststellt, daß die Deutschen Bundesbahnen trotz der kaufmännischen Gebarung und trotz einer gewissen Selbständigkeit mit einem schweren Defizit zu ringen haben. Eine zweite Zeitung, die vielleicht noch besser informiert ist, als es die Schweizer „Neue Zürcher Zeitung“ gewesen ist, ist die „Süddeutsche Zeitung“ vom 11. Dezember 1953. Ihre Meldung ist betitelt: „Bundesbahn zieht die Notbremse“, das heißt also, daß sich die Deutsche Bundesbahn in einer finanziellen Schwierigkeit befindet, wie es bisher fast nie der Fall gewesen ist. Die Deutsche Bundesbahn schließt voraussichtlich ihr heuriges Budget mit einem Abgang von 600 Millionen D-Mark ab. Und sie suchen natürlich, wie auch wir, Wege, um irgendwie aus diesen finanziellen Schwierigkeiten herauszukommen. Na ja, die Vorschläge der deutschen Bürgerlichen sind natürlich nicht viel anders als bei uns im Lande. Man ist der Meinung, daß man mit einem Abbau von Personal irgendwie das Defizit verringern oder beseitigen könnte. Man ist der Auffassung, daß man mit der Verschlechterung der sozialen Errungenschaften Ersparungen erzielen könnte, man ist der Auffassung, daß man in erster Linie die Dienstbedingungen, die Diensterteilungen verschärfen soll, um Personal zu ersparen.

Daß es nicht die Art der Verwaltung ist, die zu einem Defizit führt — uns in Österreich wirft man ja immer wieder vor, daß wir nicht

genügend kaufmännisch handeln —, das sieht man in den anderen Ländern, wo die Bahnverwaltungen trotz ihrer kaufmännischen Freiheit und Gebarung genau so mit dem Defizit zu ringen haben wie wir. Das ist aber nicht nur in Österreich und in Deutschland, nicht nur in Frankreich so — vor einigen Tagen war in einem Wiener Mittagblatt ein ausführlicher Artikel über die Verhältnisse bei den französischen Staatsbahnen, die mit einem ungeheuren Milliardendefizit abschließen —, diese Schwierigkeiten finden wir in der ganzen Welt. In ganz Europa kämpfen die Länder mit der Frage der Behebung der finanziellen Schwierigkeiten. Unserer Auffassung nach sind die Ursachen ganz woanders zu suchen.

Nach unserer Auffassung liegen die Ursachen vor allem darin, daß sich die Verkehrsverhältnisse vollständig geändert haben. Die Österreichischen Bundesbahnen und so auch die Staatsbahnen in anderen Ländern Europas haben ihr Monopol als Verkehrsträger eingebüßt. Infolge der rapiden technischen Entwicklung sind die Österreichischen Bundesbahnen und mit ihnen alle anderen Bahnen der Welt in einen erbitterten Konkurrenzkampf gedrängt worden, weil überall die Konkurrenz, die heute die Straße der Schiene bereitet, nicht geregelt ist. Jetzt versucht jeder Staat, je nach seiner politischen und wirtschaftlichen Struktur, mit diesen Schwierigkeiten fertig zu werden. Es ist also eine Frage, die nicht nur Österreich betrifft, eine Frage, die auch kein einzelner Staat bereinigen wird können, denn dazu wird auf internationaler Ebene eine Koordinierung von Schiene und Straße, eine Koordinierung aller Verkehrsmittel in einer vernünftigen Art und Weise notwendig sein, um die Konkurrenzstreitigkeiten zwischen Schiene und Straße zu beseitigen und die Beförderung von Frachten und Personen so zu regeln, daß allen Verkehrsmitteln der gleiche Start ermöglicht ist.

Bei uns sind die Verhältnisse doch so, daß die Österreichischen Bundesbahnen auch gesetzlichen Verpflichtungen, der Beförderungspflicht, der Haftpflicht und sonstigen Vorschriften zu entsprechen haben, sie sind in ihrer Entwicklung gehemmt, während beispielsweise jedes Konkurrenzunternehmen auf der Straße an derartige Hemmnisse nicht gebunden ist und daher, unter anderen Voraussetzungen, billiger fährt als die Bahn. Den Bundesbahnen wird aber auch dadurch ein großer Schaden zugefügt, weil man mit dem Auto hochwertige Stückgüter von einer Grenze bis zur anderen befördert, und die Österreichischen Bundesbahnen haben das Vergnügen, die leeren Emballagen, womöglich

noch zu einem begünstigten Tarif, zurückzubefördern. Es ist daher verständlich, daß man nun versucht, der Konkurrenz insofern zu begegnen, daß man nach einer Modernisierung der Bundesbahnen ruft, und dieser Ruf nach Modernisierung hat etwas für sich.

Wer sich unsere Österreichischen Bundesbahnen näher ansieht oder wer überhaupt mit der Eisenbahn mehr vertraut ist, der muß sich sagen, daß man unter diesen Umständen von einem modernen Verkehrsmittel bei uns nicht sprechen kann. Wir haben ja durch den Krieg furchtbaren Schaden an dem rollenden Material, an den Anlagen und an allen Einrichtungen der Österreichischen Bundesbahnen erlitten. Wir haben einen veralteten Wagenpark, wir haben veraltete Lokomotiven, wir haben veraltete Schienenwege und Einrichtungen; aber sie zu modernisieren, dazu gehört natürlich auch ungeheuer viel Geld. Wo das Geld aber hernehmen, wenn man bedenkt, daß wir jetzt noch an den Kriegsschäden leiden und daß noch große Mittel notwendig sind, um die letzten Reste der Schäden zu beseitigen?

Dennoch, muß ich sagen, hat das Ministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe alles getan, um die Betriebsführung zu verbessern. Es hat in großen Abschnitten mit der Elektrifizierung der Bundesbahnen begonnen und hat damit nicht nur eine Verbesserung der Betriebsführung ermöglicht. Mit der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen sind auch große Ersparnisse erzielt worden, die für die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahnen von besonderer Bedeutung sind. Darüber hinaus hat die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen Tausenden und Abertausenden von Arbeitern und Angestellten, von Technikern und Verwaltungsmenschen Arbeit und Verdienst geschaffen. Die Beschaffung von Arbeitsmöglichkeiten ist eines jener Bestreben, die gerade den Ressortminister Ing. Karl Waldbrunner wieder veranlassen, alle seine Kräfte einzusetzen, um dies zu ermöglichen.

Durch die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen sind heute 1350 km elektrisch eingerichtet, das heißt also, daß 22,3 Prozent unseres gesamten Eisenbahnnetzes bereits elektrifiziert sind. Die Ersparnis durch diese Elektrifizierung hat im Jahre 1952 nicht weniger als 690.000 t Kohle ausgemacht. Dabei sind diese 1350 km noch nicht gänzlich im elektrischen Betrieb. Weil wir noch nicht genügend E-Loks zur Verfügung haben, müssen wir uns damit bescheiden, auf der einen und anderen Strecke gemischt oder teilweise überhaupt noch mit Dampf zu fahren. Hätten wir aber diese

1350 km voll elektrisch in Betrieb nehmen können, dann wäre die Ersparnis an Kohle im Jahre 1952 850.000 t gewesen.

Man muß ja bedenken, was die Kohle die Österreichischen Bundesbahnen kostet. Sie können aus dem Budget für 1954 ersehen, daß mehr als 400 Millionen Schilling für die Beschaffung von Kohle veranschlagt sind. Dabei müssen wir die Kohle aus dem Ausland einführen. Da wir im eigenen Lande nicht jene Kohle haben, die zur Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen notwendig ist, müssen wir sie also aus dem Ausland beschaffen. Und jeder einfache, schlichte Mensch weiß: Wenn man irgend etwas dringend braucht, dann schreibt einem der andere den Preis vor. So müssen wir diese Kohle in wertvollen Devisen bezahlen, nicht etwa in Zloty an Polen oder in Tschechenkronen an die Tschechoslowakei, wir können sie auch nicht mit den falschen Hundertern der KPÖ bezahlen, sondern man verlangt gute Valuta dafür. Es ist also begreiflich, daß das Ministerium ständig bemüht ist, von der Belastung durch den Kohlenbezug wegzukommen. Wir begrüßen es daher, daß es gelungen ist, im Budget für 1954 weitere Mittel vorzusehen, um die Elektrifizierung fortsetzen zu können. Mit jedem Kilometer, den wir elektrifizieren, ersparen wir soundso viele Schilling für Kohle.

Die Elektrifizierung erleichtert nicht nur den Betrieb, sondern es ist vor allem anderen wichtig, daß die Elektrifizierung den Betrieb auch verbilligt und uns überdies in die Lage versetzt, schneller, besser und schöner zu fahren.

Neben der Elektrifizierung sind auch andere Voraussetzungen notwendig, und zwar in erster Linie eine Erneuerung des veralteten Wagenparks. Mit den Wagen, die nun schon nahezu 50 Jahre laufen, können wir keinen modernen Zug stellen. Wir müssen also alles daransetzen, um jene Mittel aufzubringen, die es uns ermöglichen, den Wagenpark zu verbessern, und auch auf diesem Gebiet ist für das Jahr 1954 eine Reihe von Vorkehrungen vorgesehen.

Aber noch weitere Bemühungen sind im Zuge, so die Lieferung der E-Loks, die bereits in Bestellung gegeben wurden, so bald als möglich durchzusetzen, weil wir nach der Beistellung der elektrischen Lokomotiven die elektrischen Strecken wirklich voll im elektrischen Betrieb ausnützen können. Wir sind aber auch bestrebt, die Verkehrsverhältnisse durch die Beschaffung von Diesel-Loks und von Triebwagen zu verbessern und ganz besonders den Verkehr innerhalb des eigenen Landes und den städtischen Verkehr zu erleichtern. Wir wissen, daß das

ebenfalls viele, viele Millionen Schilling erfordert.

Man muß bedenken, daß wir darüber hinaus noch große Summen benötigen, um die Bahnhöfe instandzusetzen, also dafür zu sorgen, daß nicht nur der neue Bahnhof in Wien, sondern auch die Bahnhöfe in den Bundeshauptstädten und den größeren Eisenbahnzentren endlich vollendet oder wiederaufgebaut werden. Man fragt natürlich: Muß es denn gerade ein Luxusbau sein wie der Wiener Westbahnhof oder der Linzer Hauptbahnhof? Ich glaube nicht, daß man hier von einem Luxus sprechen kann, ich bin vielmehr der Meinung: Wenn etwas von anderen demoliert wurde und wir es wiederherstellen müssen, warum soll man dann im alten Stil wiederaufbauen? Dann wird man es im modernen Stil tun, weil es im Interesse des arbeitenden Volkes und vor allem im Interesse einer unserer wichtigsten Einnahmequellen, des Fremdenverkehrs liegt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Nun möchte ich aber noch einige Worte zu der Frage der Personalwirtschaft der Österreichischen Bundesbahnen verlieren. Das ist nämlich ein ganz besonders beliebtes Angriffsziel. Immer wieder hört man, daß sich noch viel zuviel Personal auf den Österreichischen Bundesbahnen befinde und daß es noch möglich wäre, da und dort die Personalstände zu reduzieren. Ich möchte, um endlich einmal diesen Angreifern das Handwerk zu legen, hier eine Klarstellung vornehmen.

Wir haben auf den Österreichischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1945 ganz automatisch die Personalstände sukzessive an den wirklichen Bedarf angepaßt. Wir haben 1945, als die Naziwirtschaft zusammengebrochen ist, bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Personalstand von rund 112.000 Bediensteten angetroffen. Das ist natürlich dadurch entstanden, daß man während der Kriegszeit einfach alles durch Menschenhände ersetzt hat, was der Krieg an Mechanismus zerstörte. Und dadurch ist es gekommen, daß man Menschen in den Eisenbahnbetrieb hineingepumpt hat, die niemals Interesse gehabt hätten, zur Eisenbahn zu gehen. Aber sie sind, wie man damals so schön gesagt hat, von ihren weniger lebenswichtigen Berufen weggenommen und zur Vollendung der Kriegsmaschinerie in den Eisenbahnbetriebsdienst verpflichtet worden. Man hat damals nicht gefragt: Wie alt bist du?, man hat nicht gefragt: Von wo kommst du her?, man hat nicht gefragt: Wie schaut denn dein Vorleben aus? Alles Fragen, die in einem normalen Staatsbetrieb, wie es die Bundesbahnen sind, eine Selbstverständlichkeit sind.

Wir waren jetzt vor die Aufgabe gestellt, die Personalstände so zu reduzieren, daß sie den wirklichen Verkehrsverhältnissen bei den Österreichischen Bundesbahnen entsprechen. Die Entscheidung war sicherlich nicht leicht, und Sie werden sich noch an die damaligen Blätterstimmen erinnern, als besonders von der äußersten Linken täglich hinausposaunt wurde, daß immer wieder soundso viele zehntausende junge Eisenbahner auf die Straße geschmissen werden. Damals hat natürlich niemand verstehen wollen, daß es unmöglich ist, einen derartigen Personalstand auf die Dauer aufrechtzuerhalten, weil es nicht möglich war, für alle diese Menschen Beschäftigung zu finden.

Aber es ist kein schablonenmäßiger Abbau erfolgt, wie wir ihn schon einmal im Jahr 1933 erlebt haben. Man hat nicht einfach ziel- und planlos ausgeschieden und abgebaut, sondern hat durch eine vernünftige teilweise Aufnahmesperre und durch den natürlichen Abgang langsam und sukzessive die Personalstände geordnet. Und heute haben wir bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Personalstand von rund 77.000 Bediensteten, in dem allerdings auch die Arbeiter, die Pauschalbediensteten, die verschiedenen Hilfskräfte enthalten sind. Natürlich steht dem eine große Masse von Pensionisten gegenüber. Wenn wir 1947 einen Pensionistenstand von 76.180 Köpfen gehabt haben, so mußten wir mit Juni 1953 feststellen, daß dieser Stand auf 88.572 gestiegen ist. Es zeigt sich also, daß in der Zeit seit 1947 die Zahl der Pensionisten um rund 12.400 gestiegen ist. Es zeigt sich damit aber auch, daß nicht einfach blindlings pensioniert wurde, sondern daß eben nur jene Menschen in den Ruhestand versetzt wurden, von denen man annehmen konnte, daß sie mit ihrer Pension das Auslangen finden, um zu vermeiden, daß man junge Existenzen auf die Straße setzen muß. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Natürlich ist man heute da und dort sehr erbozt über die hohen Lasten, die die Pensionen hervorrufen. Aber diese hohen Lasten der Pensionen sind es ja auch, die die ganze finanzielle Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen belasten. Es hat einmal irgendein Wissenschaftler oder Fachmann auf diesem Gebiet in der Diskussion über die Schaffung des Wirtschaftskörpers die Meinung geäußert, das Defizit wäre gleich beseitigt, wenn man die Pensionen abstoßen würde, für die im Budget für 1954 1,2 Milliarden vorgesehen sind.

Dann würden wohl die Österreichischen Bundesbahnen sofort das Defizit beseitigt haben, das bestreiten wir nicht. Aber wir

glauben, das wäre nur eine Umstellung des Kontos, denn die Pensionisten müßten schließlich und endlich doch ihr Geld kriegen. Und wenn man also heute anerkennen würde, daß dieses Geld nicht das Geld der Bundesbahn sein kann, sondern vom Bund aus allgemeinen Steuermitteln getragen werden muß, dann würde ja auch das Budget ziffernmäßig etwas anders aussehen, als es heute der Fall ist, weil eben die Pensionen in diesem Kapitel drinnen sind.

Natürlich ist aber auch eine Gefahr dabei. Unsere Pensionisten haben ja immer große Sorgen. Sie haben ja erst kürzlich eine sogenannte Pensionsüberleitung erlebt. Mit dieser Pensionsüberleitung ist es gelungen, diese vielerlei Pensionisten, die je nach der Abbauperiode anders entlohnt waren, in die Bestimmungen der Besoldungsordnung und der Pensionsvorschriften überzuleiten, sodaß wir also heute nur einen einheitlichen Pensionistenstand mit gleichmäßigen Pensionen haben.

Nun fürchtet man, und vielleicht nicht mit Unrecht, daß man den Versuch unternehmen würde, die Pensionisten wieder einmal anzugleichen, aber nicht an die Bestimmungen unserer Dienstordnung, sondern an die Bestimmungen der Dienstordnung bei den öffentlich Angestellten, wo die Bemessungsgrundlage nicht 82 Prozent, sondern 78,3 Prozent beträgt. Wir können sagen, daß wir natürlich an diesen Errungenschaften in keiner Art und Weise rütteln lassen, denn das zu verteidigen, was sich die Bundesbahnpensionisten bisher errungen haben, wird eine Aufgabe der Organisation sein. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Nun möchte ich noch einige Worte zu den ständigen Angriffen sagen, die man bei uns mit den Personalständen in Zusammenhang bringt, mit der sogenannten politischen Hetze. Ich habe da in einer Zeitung gelesen, daß ein guter Freund von mir in St. Pölten eine Versammlung abgehalten und dort unter anderem erklärt hat:

„Wie schwer es der christliche Bewerber hat, in das Reich des Herrn Verkehrsministers Waldbrunner einzudringen, wissen wir aus den zahlreichen bösen Erfahrungen.“ *(Abg. Altenburger: Sehr richtig!)* „Die Bundesbahnen beispielsweise stellen lieber einen prononcierten Kommunisten ein als einen ‚Schwarzen‘. Für den christlichen Bewerber um eine Stelle in den verstaatlichten Betrieben ist nur ganz selten ein bescheidenes Plätzchen da, und hat einmal ein Glück und kommt in einen solchen Betrieb hinein, wird ihm dort von den Genossen die Hölle heiß gemacht, er wird bei jeder Gelegenheit zurückgesetzt und vielfach sogar verhöhnt.“ *(Lebhaftes*

Zwischenrufe des Abg. Altenburger.) Herr Kollege Altenburger, ich habe nicht die Absicht ... *(Abg. Altenburger: Schämt euch als Demokraten! Bei den Bundesbahnen ist eine Hölle des Terrors! — Lebhaftes Unruhe.)* Herr Kollege Altenburger, ich habe nicht die Absicht, in den gleichen rüden Ton zu verfallen, wie Sie es stets gewohnt sind. Wir sind nicht so eingebildet ... *(Abg. Altenburger: Sie sind der Schuldige!)* Wir sind nicht so eingebildet wie Sie, daß wir glauben, nur das kann richtig sein, was wir behaupten. *(Abg. Altenburger: Es gibt hunderte Beweise!)* Sehen Sie, Ihr guter Bekannter, der Dr. Kalz, schreibt das in der Einleitung. Aber er schreibt dann in einem Untertitel: „Herr Waldbrunner, auf diese Männer müßten Sie stolz sein“ — die hint und vorn abitragn werden. *(Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Auf die Männer, die den Terror aushalten!)* Das ist doch ein bißchen komisch, wenn man eine derartige Publizistik betreibt.

Ich möchte mit aller Deutlichkeit feststellen, und das gilt auch für den Herrn Kollegen Altenburger: Bei uns werden alle Besetzungen von Posten im Einvernehmen mit der Personalvertretung beschlossen. *(Abg. Altenburger: Das glaubt er selber nicht!)* Ich kenne unter tausend kaum zehn Fälle, wo euer Vertreter dagegen gewesen wäre. *(Hört! Hört! — Rufe bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Nicht nur eine rote Farbe, sondern auch rot bei solchen Unwahrheiten!)* Ich möchte doch sagen: Der Kollege Altenburger hat eine eigene Art. Seine eigenen Parteifreunde haben mir schon einmal gesagt, wie Sie ihn nennen. Ich will das hier nicht wieder sagen.

Aber ich möchte den Kollegen Altenburger nur an seine Art und Weise und an seine Vorgangsweise bei den damaligen Ereignissen auf dem Westbahnhof erinnern. Ich muß sagen: Kollege Altenburger, wenn Sie sich mit mir ins Einvernehmen gesetzt hätten, wäre die Geschichte ohne irgendeine Aufregung erledigt worden. *(Abg. Polcar: Sind Sie der Besitzer des Westbahnhofes? — Lebhaftes Gegenrufe bei der SPÖ.)* Nein, aber Sie auch nicht! Sie sind es auch nicht! Sie haben als Eisenbahnfremder auf dem Westbahnhof überhaupt nichts zu kommandieren! *(Abg. Altenburger: Seht den Westbahnhofbesitzer! — Weitere lebhaftes Rufe und Gegenrufe bei ÖVP und SPÖ.)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend)*: Meine Herren Abgeordneten: Keine Debatten in den Bänken!

Abg. Freund *(fortsetzend)*: Herr Kollege Altenburger! Wenn Sie sich ein bißerl beruhigt haben, darf ich ja wieder weitersprechen.

Ich möchte nur feststellen, daß diese Ereignisse auf dem Westbahnhof von Ihnen künstlich aufgezogen wurden. (*Abg. Altenburger: Da schau her! Aus Disziplinwidrigkeit Ihrer Organe!*) Wenn Sie, Herr Kollege Altenburger, nicht eine solch gemeine Ausdrucksweise gebraucht hätten auf dem Westbahnhof ... (*Abg. Altenburger: Sie waren ja nicht dabei!*) O ja, ich bin schon dabei gewesen, nur haben Sie mich noch nicht gesehen gehabt. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Daher weiß ich, wie Sie sich benommen haben. Ich beurteile also nicht nach Erzählungen, sondern ich weiß, wie Sie sich benommen haben. (*Abg. Altenburger: Sie waren also der Arrangeur?*) Denn wenn Sie hergehen und sich nicht schämen, beispielsweise die sozialistischen Fahnen, die die größte Partei hier in dem Hause vertreten, einfach als Fetzen zu bezeichnen, dann kann ich nur sagen, daß Sie sich nicht wundern dürfen, wenn man Sie dann hinausgestampert hat aus dem Westbahnhof. (*Beifall bei der SPÖ.*) Diese Verhohnepipelung, wie Sie sich das also immer zurechtlegen (*Abg. Altenburger: Verteidigen Sie das nur!*), diese Beschimpfung, die Sie ständig gegen die Eisenbahner richten, werden nur dazu führen, daß Sie noch Ihre letzten Anhänger verlieren, denn wir sind überzeugt, daß es in den Betrieben und in der Personalvertretung ganz anders ist, als es von Ihnen draußen publiziert wird. (*Abg. Altenburger: Fragen Sie, was der Generalsekretär der Bundesbahnen über die Zustände auf dem Westbahnhof Ihren Vertrauensleuten gesagt hat!*) Kollege Altenburger! Ich habe gesagt: Ein bißchen ein anderer Ton und ein richtiges Wort am richtigen Ort kann mehr richten als diese hurra-beißeischen Manieren, die Sie auf dem Westbahnhof gezeigt haben. (*Abg. Altenburger: Ihr haltet draußen nicht, was der Generalsekretär angeordnet hat!*) Wir haben es auch getan, und wenn Sie nicht dazwischengekommen wären, würde das überhaupt keine Affäre hervorgerufen haben (*neuerlicher Zwischenruf des Abg. Altenburger*), sondern nur Ihr Benehmen und Ihr Verhalten, Herr Altenburger, hatte natürlich zur Folge, daß es zu dieser Auseinandersetzung gekommen ist (*Abg. Altenburger: Nach zwei Tagen nutzlosen Bemühens des Herrn Freund! — Gegenrufe bei der SPÖ*), die gerade für Sie und für Ihre Partei nicht besonders rühmlich gewesen ist. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Altenburger.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Ich habe schon wiederholt meinen Standpunkt dargelegt: Ich habe für Zwischenrufe Verständnis, aber nicht für Zwischenrufe, die in Reden ausarten. Ich bitte

sich daher bei den Zwischenrufen kurz zu fassen.

Abg. Freund (*fortsetzend*): Das wird dem Kollegen Altenburger außerordentlich schwer sein.

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte also sagen, daß es nicht so ist, wie immer behauptet wird, daß die Personalvertretung ein Hemmnis sei, sondern ich stelle ausdrücklich klar, daß die Personalvertretung in jeder Beziehung nicht nur die Interessen der Bediensteten, sondern auch die Interessen des Betriebes zu vertreten hat, weil das die Pflicht eines jeden verantwortungsbewußten Funktionärs sein muß. Wir haben also ... (*Abg. Weikhart: Jetzt fährt er mit der Lokomotive auf!*) Wenn ich mit einer Lokomotive anfahren würde, würde manches anders aussehen. Aber ich möchte nur feststellen, daß die Personalvertretung immer ihre Pflicht erfüllt hat, daß die Personalvertretung nie einseitig gehandelt hat, sondern von der Personalvertretung, die sich aus verschiedenen Fraktionen zusammensetzt, alle Maßnahmen, die wir vereinbart haben, durchgeführt wurden, auch mit den Stimmen Ihrer Vertreter, meist aber gegen die Stimmen der kommunistischen Vertreter.

Ich muß aber trotz allem sagen: Bei uns herrscht schon die Demokratie im Betrieb, Sie brauchen keine Angst zu haben, daß irgendeinem Unrecht geschieht! Es würde das ja auch nicht zweckmäßig sein, sondern es ist die Aufgabe der Personalvertretung, in ihrem Rahmen verantwortungsbewußt mitzuhelfen, den Betrieb aus seinen Schwierigkeiten herauszuführen. Aber unsere Eisenbahner wundern sich sehr, wie man heute so über sie spricht. Wenn Sie zurückdenken an die Zeit, als 1945 der Trümmerhaufen dagelegen ist, da war es ein Verdienst der Eisenbahner (*starker Beifall bei der SPÖ*), in einem Zeitpunkt, als noch keine verantwortliche Verwaltung da war, da haben sie Hand angelegt, und zu einer Zeit, wo darüber jeder Mensch erstaunt war, haben sie es ermöglicht, die ersten Züge zu führen, und haben damit der ganzen Bevölkerung durch die Sicherung der Lebensmitteltransporte einen ungeheuren Dienst erwiesen. Wir haben unter den schwierigsten Bedingungen die Bundesbahnen aufgebaut, und wir haben nicht einmal, sondern zu wiederholten Malen die Anerkennung ausgesprochen bekommen, aber nicht vielleicht von unserem Minister Waldbrunner, sondern von dem früheren Herrn Bundeskanzler und von dem Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen. Zu wiederholten Malen haben sie anerkannt,

daß die Eisenbahner stets ihre Pflicht erfüllt haben.

Nur Sie glauben immer, berufen zu sein, gegen die Eisenbahner loszuziehen und ihnen alle möglichen Dinge zuzumuten, die nicht richtig sind. (*Ruf bei der ÖVP: Das ist eine Lüge!*) Sagen Sie nicht Lüge, sonst müßte ich Ihnen eine Reihe von Zeitungsartikeln vorlesen, in denen Sie sich so darüber geäußert haben. (*Zwischenrufe. — Abg. Altenburger: Wo wenden wir uns gegen die Leistungen?*)

Die österreichischen Eisenbahnbediensteten haben in dieser schweren Zeit ihre Pflicht erfüllt, und wenn in einem solchen Riesenbetrieb, wie es die Österreichischen Bundesbahnen sind, dort und da einmal ein Unfall vorkommt, was nur natürlich ist, was wird da für ein Aufhebens davon gemacht! Was hat man geschimpft, weil man beim Umbau des Westbahnhofes, obwohl dieser Umbau ohne Störung des Betriebes vor sich gegangen ist, Unannehmlichkeiten auf sich nehmen mußte! Da hat man gleich einen ganzen Kübel Dreck auf die Eisenbahnen geleert und Schmähungen in der Presse gebracht. Die Eisenbahner haben ihre Pflicht dort erfüllt und nicht gefragt, ob sie das eine oder das andere erreichen können. Sie haben nicht gefragt, ob einer dieser oder jener Richtung angehört, sondern sind in dieser Zeit zusammengestanden und haben den Aufbau vollzogen. Wir können mit Stolz zurückblicken und sagen: Wenn sich die Bundesbahnen trotz dieser ungeheuren Schwierigkeiten heute in diesem Zustand befinden, dann zeigt das, daß die Eisenbahner wahrlich ihre Pflicht erfüllt haben, und sie werden trotz aller dieser Dinge auch in Zukunft ihre Pflicht erfüllen. Sie werden die Räder rollen lassen, aber nicht für den Sieg, wie es bei den Nazi hieß, sie werden die Räder rollen lassen im Interesse der österreichischen Wirtschaft, im Interesse des österreichischen Volkes und im Interesse des österreichischen Staates! (*Lebhafter Beifall bei den Sozialisten.*)

Präsident: Als nächster Redner, und zwar als Kontraredner, ist vorgemerkt der Herr Abg. Dr. Kraus. Ich erteile dem Herrn Abg. Dr. Kraus das Wort.

Abg. Dr. Kraus: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Als mich gestern mein Klub beauftragte, zum Kapitel Verstaatlichte Betriebe zu sprechen, habe ich dazu, offen gestanden, kein rechtes Animo gehabt, und zwar einfach deswegen, weil uns die ganze Verstaatlichung keine Freude macht. Wem verdanken wir es denn eigentlich, daß wir diese so sehr zu beklagenden Mißstände und Sorgen mit der ganzen Ver-

staatlichung haben? Wir verdanken es dem Umstand, daß vor sechs Jahren die ÖVP dieser Verstaatlichung ohne einen wirklich ernststen Grund mit heller Begeisterung zugestimmt hat, jene ÖVP, welche angeblich die so verlässliche Verteidigerin der privaten Wirtschaft ist. (*Zwischenrufe.*) Sie ist anscheinend eine so verlässliche Verteidigerin der privaten Wirtschaft, daß sie das Vorrecht besitzt, diese private Wirtschaft Stück für Stück an die Sozialisten zu verkaufen, jedes Zugeständnis an die SPÖ zu machen, acht Jahre lang die intimste Koalition mit der SPÖ zu pflegen und die ganze private Wirtschaft, so wie es bei der Verstaatlichung der Fall gewesen ist, schließlich und endlich als Ganzes zu verraten.

Wenn wir aber nur ein Promille von dem machen, was die ÖVP treibt (*Abg. Wallner: Ihr seid erst später gekommen!*), wenn wir beispielsweise in Salzburg einmal eine andere Haltung einnehmen, dann heißt es gleich: Seht doch den VdU an, wie der mit der SPÖ Unkeuschheit treibt! (*Zustimmung bei der WdU. — Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Prinke: Keine Unkeuschheit, Blutschande ist das!*) Ich bitte Sie, ein für allemal zur Kenntnis zu nehmen, daß wir unsere politischen Entscheidungen grundsätzlich in der Richtung treffen, in der wir das meiste für die politischen Ziele, derentwegen uns die Wähler gewählt haben, ausschlagen können. (*Beifall bei der WdU.*) Nur wer diese unsere Haltung entsprechend berücksichtigt, wird mit uns rechnen können. Wir sind kein Anhängsel — weder der einen noch der anderen Partei. Bitte das zur Kenntnis zu nehmen.

Nun aber zurück zur Verstaatlichung. Ich bin zwar vom sozialistischen Abg. Weikhart „der gehässigste Gegner der Verstaatlichung“ genannt worden; sagen Sie lieber „der entschlossenste Gegner der Verstaatlichung“! (*Zwischenrufe.*) Denn das kann ich Ihnen versichern: Wenn meine Fraktion vor sechs Jahren hier gesessen wäre und wenn schon damals diese gesunde Dreiteilung im österreichischen Parteiwesen geherrscht hätte, wie sie heute herrscht, wäre die Verstaatlichung wahrscheinlich nicht zustande gekommen! (*Lebhafte Zustimmung bei der WdU. — Abg. Dr. Pittermann: Im Gegenteil, auch die Papierindustrie wäre verstaatlicht worden!*)

Aber, Herr Kollege Weikhart, ich will trotzdem einmal untersuchen, wie noch das Beste aus der jetzigen Situation der Verstaatlichung herauszuholen ist, wie dieser Zustand so erträglich wie möglich gestaltet werden könnte. Vielleicht finden wir eine Möglichkeit, uns doch irgendwie mit dieser Verstaatlichung abzufinden. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Den*

Dr. Kraus zum Präsidenten machen! — Lebhaftes Zwischenrufe. — Dr. Kranzlmayr: Machen wir den Dr. Kraus zum Bundeskanzler!)

Ich will zu diesem Zweck einige Probleme, die bei der Verstaatlichung eine ganz besondere Rolle spielen, anschnitten. Zunächst einmal das Führungsproblem. Eine der wesentlichen Voraussetzungen, daß ein Betrieb funktioniert, ist, daß die Betriebsführung die volle Handlungsfähigkeit besitzt, daß die Betriebsführung eine gewisse Risikobereitschaft zeigt, das heißt, daß sie bereit ist, etwas zu wagen, und daß sie in ihrem ganzen Sinnen und Trachten auf die Rentabilität des Betriebes eingestellt ist. Bei den verstaatlichten Betrieben herrscht aber eine derartige Abhängigkeit von Parteirücksichten, von der Bürokratie und auch von jenem unglückseligen, noch vom seligen Krauland stammenden Stahlplan, der auf vollkommen falschen Voraussetzungen aufgebaut ist. Das Hauptübel ist, daß man mit den Schlagworten Planung und Planwirtschaft etwas ganz Falsches betreibt.

Gestatten Sie mir dazu ein offenes Wort: Das, was einen Betrieb vorwärtsbringt und was die Arbeitsplätze sichert, ist die Leistungswirtschaft, aufgebaut auf einer freien Marktkonkurrenz, bei der der Staat wohl eine Überwachung ausüben kann, also zum Beispiel sozial zügeln und einen bestimmten volkswirtschaftlichen Einfluß nehmen kann, bei der er aber nicht selber wirtschaften darf.

Ich habe das Gefühl, daß der Herr Minister Waldbrunner schon selber langsam zu diesen Erkenntnissen gekommen ist, denn was hätte Sie sonst veranlaßt, Herr Minister, im größten verstaatlichten Betrieb, bei der VÖEST, einen Mann als Generaldirektor einzustellen, der ein privater Unternehmer ist? Vielleicht war für Sie die Erwägung maßgebend, daß er diese Risikobereitschaft, die Sie doch auch brauchen, deswegen etwas leichter zu übernehmen imstande ist, weil er sich immer sagen kann: Wenn es euch nicht paßt, dann gehe ich eben zurück in meinen Betrieb!

Mein Fraktionskollege Dr. Gredler hat an Sie, Herr Minister, in der Ausschußdebatte die Frage gestellt, wie hoch die Zahl der Aufsichtsräte und Vorstandsmitglieder bei Ihren Firmen war, als sie noch privat waren, und wie hoch sie heute ist. Sie haben diese Frage leider vornehm übergangen. Ich schneide die Frage nicht deswegen an, weil ich etwa Ihren Parteifreunden um diese bezahlten Stellungen neidig wäre (*Abg. Marianne Pollak: Aber wo!*), sondern deswegen, weil bei uns das System eingerissen ist, daß dort, wo ein ÖVPLer Generaldirektor ist, ein SPÖler stellvertretender Generaldirektor sein muß und weil immer der eine auf den andern aufpassen muß.

Ich habe das Gefühl, daß Sie in der Leitung der verstaatlichten Betriebe eine neue Linie eingeschlagen haben, eine Linie, die etwas mehr als bisher auf Rentabilität als auf Demagogie eingestellt ist. Es ist dieselbe Entwicklung, wie wir sie vor 100 Jahren gehabt haben, als sich die damals revolutionäre Bürgerschichte gegen die Feudalherrschaft auflehnt hat und dann im späteren Verlauf nur mehr daran interessiert war, sich das, was sie sich erworben hatte, zu erhalten. So ist heute der an die Stelle des Privatkapitalismus getretene Parteikapitalismus nur noch daran interessiert, seinen Besitz zu verteidigen; denn er ist satt geworden. Einen wesentlichen Unterschied zwischen den sich auf ihren Geldeinfluß stützenden Privatkapitalisten und den jetzt die Macht ausübenden Parteikapitalisten gibt es gar nicht. (*Zwischenrufe bei den Sozialisten.*)

Und nun zu diesem Gedanken abschließend nur ein Wort: Herr Minister, Sie werden die verstaatlichten Betriebe nur dann zu einer gesunden Entwicklung bringen können, wenn deren Führung handlungsfähig und unabhängig gemacht wird!

Zweitens zur Frage der Rationalisierung und Leistungssteigerung. Ich stelle fest, daß hier zweifellos einige ermutigende Ansätze auch auf Ihrem Sektor zu finden sind. (*Anhaltende Zwischenrufe.*) Außerdem ist jetzt, nach einem zweijährigen Streit mit Herrn Präsidenten Böhm, endlich das Produktivitätsabkommen zustandegekommen. Und ich muß anerkennen, daß bei manchen Verhandlungen über die Rationalisierungsfrage auf seiner Seite sogar mehr Verständnis zu finden war als bei manchem Industriellen. (*Abg. Böhm: Na also!*)

Aber, sehr geehrter Herr Minister Waldbrunner, ich fürchte trotzdem, Sie werden in dieser Frage mit Ihrer Partei nicht sehr weit kommen, denn Ihre Partei ist getragen von der Erbsünde der Leistungsfeindlichkeit, der Nivellierung, das heißt, der grundsätzlichen Auffassung, daß das Mehr-Geld-Verdienen eine Schande sei. Ich habe immer das Gefühl, daß die ganze SPÖ auf dem Prinzip des „organisierten Neides“ gegen die Besitzenden aufgebaut ist, so wie die Kommunistische Partei die Partei des „organisierten Hasses“ ist. (*Abg. Slavik: Sie verstehen von der Partei genau so wenig wie von der Wirtschaft!*) Es ist ja heute so, daß jeder, der mehr Geld verdient, dies heimlich tut und ängstlich zu verbergen sucht, als ob das eine Schande wäre. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich habe das Gefühl, wir leben heute in einer Periode des „Terrors der Mittelmäßigen“, wo die höhere Leistung, wo das

Emporkommen des einzelnen nicht genehm ist. (*Abg. Uhlir: Das ist die organisierte Dummheit! — Abg. Slavik: Und er ist ihr Repräsentant!*)

Es muß endlich einmal einer kommen, der den Mut hat, zu sagen, daß das richtige, gesunde Gewinnemachen und jedes ordentliche höhere Mehreinkommen keine Schande ist, sondern daß man mehr verdienen darf und mehr verdienen soll. (*Beifall bei der WdU. — Ruf bei der SPÖ: Das ist Ihre Weisheit!*) Die fünf Jahre, die ich bisher im Parlament gewesen bin, habe ich immer den Eindruck gewonnen, daß man sich schämt, auszusprechen, daß verdient werden soll. Man hat in allen Reden immer nur die Nivellierung nach unten betrieben und immer nur, aus demagogischen Gründen, vom sogenannten kleinen Mann gesprochen und nicht von dem, der die Erhöhung der Leistung des Unternehmens in die Wege leitet und weiterbringt, nämlich von dem risikobereiten Unternehmer. (*Abg. Slavik: Sie haben die Entwicklung seit 1945 verschlafen!*)

Wir werden erst dann unsere Wirtschaft gesund machen können und wir werden erst dann das notwendige Geld für die vielen sozialen Aufgaben unseres Staates haben, wenn wir in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion etwas anderes als diese Demagogie stellen, nämlich die Frage: mit welchen Maßnahmen können wir die Gesamtproduktion unseres Landes erhöhen. (*Abg. Hartleb: Sehr richtig!*)

Ich habe letzthin in einer amerikanischen Zeitung einen Leitartikel über die wirtschaftliche Entwicklung der Vereinigten Staaten in den letzten 20 Jahren gelesen. Dort schreibt der Chefredakteur sehr richtig: Der soziale Aufstieg der amerikanischen Arbeiterschaft hat erst in dem Augenblick begonnen, wo in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion und auch der politischen Auseinandersetzungen die eine Frage gestellt wurde: Wie können wir die nationale Produktion, das Gesamteinkommen unseres Volkes erhöhen? (*Beifall bei der WdU*), und wo auch jede politische Streitfrage immer nur an dieser einen Frage gemessen wurde.

Solange wir nicht so weit sind, werden wir in Österreich aus unserer Misere nicht herauskommen und nie genug Geld haben, um den sozialen Bedürfnissen — denken wir nur an die niedrigen Renten der Arbeiter und Angestellten — entsprechen zu können.

Das dritte Problem, das ich zum Kapitel der verstaatlichten Betriebe anschneiden möchte, betrifft die Möglichkeiten des sozialen Fortschritts. Die Verstaatlichung wurde ja angeblich deswegen gemacht, weil man den

Arbeitern und Angestellten damit eine Erlösung und Befreiung vom Kapitalismus bringen wollte. Aber sagen Sie mir, Herr Minister Waldbrunner, welches der sozialen Probleme haben Sie nun in Ihren Betrieben tatsächlich gelöst? Die Sicherheit des Arbeitsplatzes? Den sozialen Aufstieg? Die Befreiung des Arbeiters von jenem unabänderlichen Lohnschema, in das er wie in einem Panzer bis zu seinem Lebensende eingesperrt ist? Oder die Freude an der Arbeit und am Betrieb oder die bessere Altersversorgung?

Ich mache Ihnen da einen Vorschlag, Herr Minister! Diese Betriebe befinden sich jetzt in den Händen des Staates und können nun ausschließlich zu Nutz und Frommen der Arbeiterschaft geleitet werden. Geben Sie den Arbeitern, so wie es schon viele private Betriebe des Auslands vorexerziert haben, einen Teil der Aktien und einen entsprechenden Teil an dem leistungsbedingten Ertrag! Ich meine nicht die sogenannte Mitbestimmung, denn eine feste Führungsmöglichkeit muß es geben. Der Arbeiter soll mitberaten, mit-sorgen, mitdenken und vor allem mit Anteil haben können an jeder zusätzlichen Einzelleistung von ihm selbst und an jeder zusätzlichen Gesamtleistung des Betriebes! (*Beifall bei der WdU.*) Ich fürchte aber sehr, Herr Minister, daß Sie und Ihre Partei diese Möglichkeiten des sozialen Fortschritts nicht nutzen werden, und ich glaube, es wird besser sein, wenn wir einen solchen Antrag hier einbringen werden, welcher Ihnen zeigt, was wir unter fortschrittlichem Sozialismus verstehen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Das vierte Problem ist das Verhältnis der verstaatlichten Wirtschaft zum privaten Teil unserer Wirtschaft. Bei uns in Österreich sind die Verhältnisse so, daß wir eine Art sozialistischen Staat im Staate mit einer sozialistischen Wirtschaft haben und auf der anderen Seite einen privatwirtschaftlichen Staat mit einer privaten Wirtschaft. Es gibt wohl Handelsbeziehungen zwischen diesen beiden Staaten, so wie es zum Beispiel auch zwischen dem Ostblock und dem Westen Handelsbeziehungen gibt. Und die Spitzen dieser beiden Staaten sitzen auch in der Regierung beisammen, genau so wie die Vertreter des Ostens und des Westens im Sicherheitsrat der UNO zusammensitzen, aber es kommt genau so wenig dabei heraus wie im Sicherheitsrat der UNO.

Es ist immer wieder gesagt worden, daß die verstaatlichte Wirtschaft die private Wirtschaft organisch ergänzen soll. Eine Frage, bei der diese Ergänzung besonders aktuell gewesen ist, war zum Beispiel die Verteilung der ERP-Kredite. Bei diesen Auseinander-

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1247

setzungen kommt es mir immer so vor, als ob der eine eine Wurst machen möchte mit Kaninchenfleisch und der andere mit Pferdefleisch und dann schließlich sagt: Arbeiten wir zusammen und machen wir eine gemeinsame Wurst, bei der das Kaninchenfleisch mit dem Pferdefleisch gemischt wird! Auf die Frage des Mischverhältnisses antwortet die SPÖ: Na selbstverständlich ein Pferd auf ein Kaninchen! So ungefähr war dies bei der Verteilung der ERP-Kredite. *(Zustimmung bei der WdU. — Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Die Milliardenbeträge, welche die verstaatlichte Industrie bekommen hat, haben nur dazu geführt, die gesunde Struktur, die wir zwischen Schwerindustrie und Fertigwarenindustrie gehabt haben, zu verzerren. Sogar innerhalb des verstaatlichten Sektors selbst haben diese Maßnahmen zu außerordentlich schlechten Wirkungen geführt. Ich erinnere nur an die Entwicklung unserer berühmten österreichischen Edelstahlproduktion und ihres Absatzes am Weltmarkt. *(Abg. Dr. Migsch: Es wird mehr ausgeführt als je!)* Die Tatsache, daß die Alpine Montan nun auch die Edelstahlproduktion aufgenommen hat, hat die Stahlqualität weder verbessert noch die großen Abbaumaßnahmen verhüten können. *(Abg. Dr. Migsch: Ausfuhrziffern wie noch nie! Aber das gilt bei Ihnen nichts!)* Das ist nicht richtig. Warum haben Sie dann so viele Leute entlassen?

Abschließend möchte ich zu diesen vier Forderungen bezüglich der verstaatlichten Industrie nur das eine sagen: Wenn Sie diesen Forderungen nachkommen und die Verstaatlichung auf jene Betriebe restringieren, bei denen man sie noch am ehesten vertreten kann, dann werden vielleicht auch wir uns irgendwie mit einer Teilverstaatlichung abfinden können. Wenn nicht, werden wir die entsprechenden Anträge stellen und nicht ruhen und rasten, bis eine Änderung herbeigeführt ist. *(Abg. Migsch: Welchen Kapitalisten wollen Sie diese Betriebe zuschanzen? In wessen Interesse reden Sie?)* Denn uns kommt es darauf an, daß nicht nur die Fabriken nicht verstaatlicht werden, sondern daß damit — wie es im Zuge der Bestrebungen der Sozialistischen Partei liegt — nicht auch gleichzeitig die Menschen verstaatlicht werden! *(Beifall bei der WdU. — Lebhaftes Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster Redner kommt zum Wort der Herr Abg. Köck.

Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.

Abg. Köck: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die verstaatlichten Betriebe scheinen in der Gruppe X weder in einem besonderen Kapitel noch in nennenswerten

Ansätzen auf. Sie belasten den Staatshaushalt, vorläufig wenigstens, nicht und bringen auch nicht, wie die Monopole, irgendwelche Gewinne. Ihre hoheitliche Betreuung fordert einen verhältnismäßig geringen Beamtenapparat, und die Wahrnehmung der Aktionärinteressen scheint ebenfalls nicht ins Geld zu gehen. Diese Betriebe werden vorläufig von einigen Steuern mit gutem Recht ausgenommen, sind aber hinsichtlich der Warenumsatzsteuer, aller Gebühren, der Sozialversicherungsbeiträge usw. den übrigen Betrieben in Österreich gleichgestellt. Sie tragen vielfach auch ihren alten Namen und haben zum Teil wieder Gesellschaftsorgane, wie Generalversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand; zum anderen Teil werden sie von öffentlichen Verwaltern geführt.

Der breiten Öffentlichkeit ist es längst nicht mehr bekannt, wie groß der Umfang der Verstaatlichung ist, da ja neben den markanten Großbetrieben kleinere Betriebe samt ihren Tochtergesellschaften seinerzeit in die Verstaatlichung einbezogen wurden. Diese Mittelbetriebe gehören in der Regel nicht der Grundstoffindustrie an, sondern zählen zu den Verarbeitungs- und Erzeugungsbetrieben, oder aber sie treiben Handel. Sie haben sich, rein äußerlich betrachtet, in das ganze Wirtschaftsbild eingefügt. Selbst manche Arbeiter und Angestellten sind sich nicht im klaren, ob sie eigentlich selber in einem verstaatlichten Betrieb sind oder nicht. Nur einige Beispiele dafür: Die „Metall und Farben“, Tochtergesellschaft der Bleiberger Bergwerks-Union, die „Elix“-Glühlampen, Tochtergesellschaft der Elin, die „Odelga“, Tochtergesellschaft von Siemens & Halske, usw.

Der gegenwärtige Stand der Verstaatlichung, den der Herr Abg. Kraus scharf kritisiert hat und den man objektiv, ruhig und kühl betrachten muß, resultiert aus einer planwirtschaftlichen Verstaatlichungsideologie einerseits und andererseits aus rein taktischen Überlegungen aus dem Jahre 1946 her, da damals gewisse Überlegungen angestellt werden mußten, um manche Betriebe dem Zugriff der russischen Besatzungsmacht zu entziehen. *(Abg. Dr. Kraus: Das ist irrealistisch!)*

Wenn der Herr Abg. Czettel in der Ausschußdebatte erklärte, meine diesbezüglichen Ausführungen hätten wieder einmal klar gezeigt, daß die ÖVP ein erbitterter oder der erbitterteste Gegner der Verstaatlichung sei, dann möchte ich sagen, daß er maßlos übertrieben hat. *(Abg. Dr. Kraus: Das sage ich ja!)* Die ÖVP, das wollen wir offen sagen, ist eine Gegnerin der Totalverstaatlichung und der Kommandowirtschaft. Wer aber damals meine Ausführungen über die Grenzen der Verstaat-

lichung angehört hat — ich habe sie ruhig vorgebracht und will sie nicht wiederholen —, der muß zugeben, daß ich als Sprecher der ÖVP die Betriebe der Grundstoffindustrie, die eine gewisse Mindestgröße überschritten haben und eine besondere wirtschaftliche Bedeutung besitzen, deren Investitionen seinerzeit mit Hilfe des Staates durchgeführt wurden, als Betriebe bezeichnet habe, die zweifellos verstaatlicht bleiben mußten.

Unsere Wirtschaft entwickelt sich aber unter dem Einfluß der Weltwirtschaft auf eine Marktwirtschaft hin. Der Herr Abg. Dr. Migsch hat diese Entwicklung in der Generaldebatte am 4. Dezember in sehr bemerkenswerten Sätzen unterstrichen; er sprach unter anderem — laut „Parlamentskorrespondenz“ — die mir kühn scheinenden Worte: „Die Direktreglementierung des Außenhandels und die Devisenbewirtschaftung sind so weit abzubauen, daß die österreichische Regierung nur eine Vollmacht behält: Diskriminierungen des österreichischen Außenhandels hintanzuhalten“. Er sagte weiter: „Als freies Volk im Bunde mit den freien Völkern Europas frei zu schaffen, bietet weit mehr Gewähr zu neuem, stolzem Aufstieg als die Behütung von kümmerlichen Produktionen, die nicht lebensfähig sind und nur erbärmlich dahinvegetieren“. Das heißt, Regierung und Staatsapparat mögen die Entwicklung unserer Außenhandelswirtschaft weitestgehend unbehindert lassen und sich lediglich als Schutzmacht bei Diskriminierungen im Ausland einschalten. Das heißt auch — und es ist nur eine Wiederholung —, kümmerliche Produktionen, deren Konkurrenzunfähigkeit außer Zweifel steht, nicht mehr zu fördern.

Abg. Dr. Migsch meinte auch, daß die Investitionspolitik beim Ausbau des inneren Marktes durch entscheidende Maßnahmen beeinflusst werden müsse. Genau dasselbe wollen wir auch (*Abg. Dr. Migsch: Bravo!*), sodaß eigentlich ein gemeinsamer Weg von der Theorie zur Praxis im Hinblick auf die Überverstaatlichung möglich sein müßte.

Wir glauben nämlich, daß gewisse Verarbeitungsbetriebe und die Konsumgüterproduktion aus dem unsystematischen Rahmen der Verstaatlichung vom Jahre 1946 herausgelöst werden müßten; selbstverständlich in einer Atmosphäre ruhiger und sachlicher Überlegung, damit sich diese Betriebe unbehindert von einem staatlichen Protektionismus den Gesetzen eines neuen, größeren europäischen Marktes und auch eines gesunden Inlandsmarktes unterwerfen können. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wir wissen schon, daß es im Jahre 1946 wichtige Gründe gegeben hat, diese Betriebe

dem helfenden Einfluß des Staates zu unterstellen. Trotz der enormen Wiederaufbauarbeit der in den Betrieben beschäftigten Arbeiter und Angestellten waren diese Betriebe damals kaum kreditwürdig. Nur über die Verstaatlichung konnten die großen Summen aufgebracht werden, die der Wiederaufbau gebieterisch forderte. Es ist aber heute nicht mehr einzusehen, daß im Rahmen der verstaatlichten Betriebe etwa ärztliche Instrumente, Heißwasserspeicher, Bügeleisen, Radioapparate, Drehbänke, Telephoneinrichtungen und viele andere Dinge erzeugt werden, was ja auch in der Privatwirtschaft erzeugt wird, der es gelungen ist, auch diese Gegenstände wettbewerbstüchtig und wohlfeil herzustellen.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat im Ausschuß gemeint, es würde mir schwerfallen, die Notwendigkeit der Entstaatlichung besonders für solche Betriebe zu beweisen. Da ich ausdrücklich die Grundstoffindustrie und die Energiewirtschaft größeren Stils aus dieser Betrachtung ausgenommen habe und auch hier auszunehmen wünsche, bitte ich, einen Teil meiner folgenden Überlegungen nur mit der Entstaatlichung der Verarbeitungs- und Konsumgüterbetriebe in Zusammenhang zu bringen.

Zunächst noch folgende Worte — und ich bin ein Proredner — für die verstaatlichten Betriebe:

Bei einer objektiven Betrachtung der verstaatlichten Betriebe ergibt sich im allgemeinen ein erfreuliches Bild. Sowohl der Vorgänger des derzeitigen Ressortministers als auch der jetzige Minister, beide haben ihr ganzes Können aufgeboten, um bei der Grundstoffindustrie wie in der Energiewirtschaft jene günstige Entwicklung hervorzurufen, die auch ausländische Wirtschaftsfaktoren anerkennen müssen. Die Vorkriegsproduktion wurde in vielen Zweigen nicht nur erreicht, sondern auch bedeutend überschritten. Die Produktionsmittel und die erzeugten Wirtschaftsgüter sind besser geworden, und sie können sich bezüglich ihrer schnellen Lieferbarkeit auf den ausländischen und inländischen Märkten behaupten. Die Investitionen, durch die Kriegszerstörungen bedingt oder vom technischen Fortschritt verlangt, haben sich nicht nur arbeitsbeschaffend, sondern auch anregend auf die Privatwirtschaft ausgewirkt, sie haben die Wettbewerbsfähigkeit gehoben, ermöglichen in vielen Fällen die Steigerung der Produktivität und erreichen in einigen Sparten sogar Kapazitätsreserven, die wir hoffentlich in den nächsten Jahren voll ausnützen können.

Die verstaatlichten Unternehmungen haben daher zur Ausgewogenheit der österreichischen

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1249

Wirtschaftsstruktur einen bedeutenden Beitrag geleistet. Besondere Bedeutung erhalten im Gegensatz zur Vorkriegszeit einige Erzeugnisse wie Aluminium, Eisen, Stickstoff und auch die Energie, denn sie haben im internationalen Verkehr, verglichen mit den Preisen der Vorkriegszeit, sehr an Wert gewonnen und sich immer größere Märkte erobert.

Ich möchte hier auch — und das werden noch andere Kollegen tun — der besonderen Leistungen der Arbeiterschaft, der Techniker und Kaufleute sowohl beim Wiederaufbau als auch beim gegenwärtigen normalen Produktionsablauf gedenken.

Trotz dieses erfreulichen Bildes dürfen aber gewisse Tendenzen und Gefahrenmomente nicht übersehen werden. Die Entwicklung der österreichischen Wirtschaft zu einer Marktwirtschaft, aber auch zu einer sozialen Wettbewerbsordnung im Rahmen eines größeren europäischen Marktes ist unaufhaltsam. Daher ist die Frage berechtigt, ob Umfang, Verwaltung und Arbeitsmethoden der verstaatlichten Betriebe dieser Entwicklung koordiniert sind oder ob nicht verzögernde Einflüsse wirksam sind.

Das erste Gefahrenmoment: Die Führung der verstaatlichten Betriebe liegt beim Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, das nach dem Gesetz sowohl hoheitsrechtliche Aufgaben als gleichzeitig auch Aufgaben des Aktionärs zu erfüllen hat; damit wird es also auch zum Interessenvertreter. Im § 2 des 1. Verstaatlichungsgesetzes scheint der gegenwärtige Zustand legalisiert zu sein, trotzdem besteht hier ein Widerspruch, denn unserer Auffassung nach — und mag sie noch so sehr bestritten werden — ist es unvereinbar, neben hoheitsrechtlichen Aufgaben auch Anteilsrechte auszuüben, Unternehmungen und Betriebe zu verwalten, also gleichzeitig auf Grund der Unternehmerfunktion auch die Interessen des Unternehmers zu vertreten.

Der Herr Minister hat in seiner Antwort im Finanz- und Budgetausschuß darauf hingewiesen, daß eine solche Häufung von hoheitsrechtlichen Verwaltungsaufgaben auch bei anderen Ministerien vorliege, dieser Häufung werde aber durch die Art der Bildung der ordentlichen Organe in den verstaatlichten Unternehmen begegnet. Ich möchte nicht bestreiten, daß eine solche Häufung von Aufgaben auch anderswo vorkommt, keinesfalls ist aber dieser Zustand — weder da noch dort — zu rechtfertigen.

Was die Bildung der ordentlichen Organe anlangt, müssen die beteiligten Stellen sehen, wie zögernd sich eine solche Bildung vollzieht. Noch immer werden große Teile der Grundstoff-

industrie von öffentlichen Verwaltern geführt, die auf Grund des Verwaltergesetzes dem Weisungsrecht des Ministers unterliegen. Wenn aber solche Weisungen nicht erfolgen — was an sich begrüßenswert ist —, dann ist der öffentliche Verwalter seine eigene Kompetenz, seine erste und letzte Instanz, da neben ihm, ausgenommen bei der Alpine Montan, kein Gesellschaftsorgan besteht, das beratend oder beschließend mitzuwirken hätte. Das kann in x Fällen bei selbstherrlichen Verwaltern zu einem Sultanat führen, wie es zum Beispiel in der Hütte Linz der Fall ist.

Ich habe in der Ausschußdebatte am 20. November ein Beispiel angeführt, das insbesondere die breite Konsumentenschaft, aber auch die Verarbeitungsbetriebe, die sich in privater Hand befinden, interessieren müßte.

Im Ministerrat vertritt der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Rahmen der Koalitionspolitik erfreulicherweise eine wirtschaftspolitische Linie, die den Wettbewerbsgeist der österreichischen Wirtschaft fördert, die Liberalisierung bejaht und auch den Zunftinteressen der Verarbeitungsindustrie und des Außenhandels entgegentritt. Wenn der Herr Verkehrsminister als Hauptaktionär der verstaatlichten Betriebe und als der oberste Verwalter stillschweigend Maßnahmen einzelner Betriebe gegen die Liberalisierung deckt, dann stimmt dies mit dem Verstaatlichungsgesetz zwar durchaus überein, ist aber trotzdem widersinnig. Man kann sich von der Ministerbank her nicht für die Liberalisierung aussprechen und es gleichzeitig dulden, daß in der betrieblichen Praxis dagegen gesündigt wird.

Es ist nun ein heftiger Krieg in Fachkreisen um die Liberalisierung des Kokes entstanden. Bekanntlich bezieht die VÖEST aus Deutschland Koks-kohle und erzeugt daraus Koks. Der Koks wird sowohl für die Linzer als auch für die Donawitzer Hütte erzeugt und gelangt auch zu den Gießereien und zu den breiten Verbrauchermassen. Den Preis bestimmt die Hütte Linz, und sie verdient daran ganz schön. Würde Koks liberalisiert eingeführt werden, müßte die Hütte Linz vermutlich im kommenden Jahr auf 70 Millionen Schilling verzichten.

Ich habe im Interesse der Verbraucherschaft dieses Beispiel damals angeführt, und siehe, nun lesen wir zu unserer Freude — noch nicht zur reinen und ungeteilten Freude — seit Freitag in den Tageszeitungen ein schönes, etwas großspurig geschriebenes Inserat der Hütte Linz. (*Abg. Dr. Hofeneder: Auch in der „Volksstimme“ ist es gestanden!*) Auch in der „Volksstimme“; aber das ist Geschmack-

sache, ob man dieses Inserat auch dort unterbringen muß. Es heißt da: „Die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke... haben sich entschlossen, vor Weihnachten... und noch vor Eintritt der Kälteperiode der schaffenden Bevölkerung von Österreich die Möglichkeit eines verbilligten Koksbezuges zu geben.“ Es wird nun der Hausbrandpreis ab 10. Dezember um 8 bis 12 Prozent, je nach Korngröße, ermäßigt, und die Bevölkerung wird aufgefordert: „Kauft Linzer Hüttenkoks!“

Dieses Inserat ist, wie gesagt, eine erfreuliche Angelegenheit. Es ist mir in der kurzen Zeit nicht gelungen nachzurechnen, ob nun die Hütte Linz nur mehr 40 Millionen Schilling im Jahr Fett ansetzt oder 30 Millionen oder 50 Millionen. Das kann ich als Nichtfachmann im Augenblick nicht beurteilen. Die Erkenntnis, daß etwas geschehen muß, kommt nur etwas spät, da sich manche Haushalte schon mit Brennmaterial eingedeckt haben und der einfache Verbraucher kaum voraussehen konnte, daß die Kälteperiode erst nach der Ermäßigung der Hüttenkokspreise in Linz eintreten wird. Und außerdem wird es auch dem einfachen Mann, dem kleinen Verbraucher nicht leicht möglich sein, die echte Ermäßigung nachzurechnen, denn die Preise sind auch beim befugten Handel nicht immer gleich. Aber immerhin, es ist etwas geschehen, und es wird noch manches geschehen müssen.

Das zweite Gefahrenmoment: In einer Wettbewerbsordnung ist es Aufgabe des Staates und seiner Funktionäre, den Gesetzen des Marktes möglichst zugunsten der Konsumenten zum Durchbruch zu verhelfen. Die Führungen der Unternehmungen in der privaten und öffentlichen Wirtschaft müssen, wenn sie den Kampf auf den inländischen und ausländischen Märkten erfolgreich bestehen wollen, rasch und beweglich entscheiden können. Große Konzerne des Auslandes zeigen daher die Tendenz, Entscheidungen des Verkaufes und des Einkaufes, der normalen Investitionen und der Kreditpolitik zu dezentralisieren, um den Betriebsleitern Gelegenheit zu geben, aus der Marktsituation das Beste herauszuholen.

Als in England noch die Labour-Regierung die Verantwortung für die verstaatlichten Betriebe hatte, lag diese Verantwortung für größere Investitionen und für die Erschließung größerer Märkte nicht auf der höchsten Ebene, etwa beim Arbeitsminister, sondern theoretisch bei den Führungsgesellschaften und praktisch in den Betrieben selbst, die sich erst den richtigen Verwaltungsapparat dazu konstruierten. In Österreich hingegen muß man mit Bedauern die starke Tendenz registrieren, daß

das Ministerium über die im Aktienrecht vorgesehene Auswahlfunktion bei Ernennung von Aufsichtsräten und Vorstandsmitgliedern vielfach die Führung über die öffentliche Verwaltung in die Hand genommen hat. Bei einem starken Durchbruch dieser Tendenz könnte dies zu einer Bürokratisierung und schweren Verkümmern jeglicher Entschlußfreudigkeit, aber auch zu Weisungen gegen den Ablauf der Wirtschaft, gegen den Ablauf der Marktordnung führen.

Es ist bekannt, daß man ausdrücklich den Wunsch geäußert hat, daß sämtliche verstaatlichten Betriebe bei bestimmten anderen verstaatlichten Betrieben ihren Rohstoff- oder ihren Materialbedarf decken sollen, selbst wenn dem verantwortlichen Direktor ein billigeres Konkurrenzangebot aus der Privatwirtschaft vorliegt. Ich hörte zu meinem großen Erstaunen vor einigen Tagen, daß es Kontrollorgane des Rechnungshofes manchmal bemängeln, wenn solche Einkäufe bei privaten Konkurrenzunternehmungen der verstaatlichten Industrie getätigt werden, obwohl diese verstaatlichten Betriebe preislich ungünstiger offeriert haben. Ein solcher Konzernpatriotismus mag noch so gut gemeint sein, er führt zu Verirrungen. Hier sind leider nicht nur machtpolitische, sondern auch — auch wenn Sie sich noch so aufregen, meine Herren — parteipolitische Überlegungen hinsichtlich der Auswahl bestimmter Lieferanten im Zusammenbestehen mit bestimmten Interessengruppen maßgebend.

Dieses machtpolitische Weisungsrecht entzieht wesentliche Teile der Wirtschaft den Gesetzen des Marktes. Es muß daher der im Rampenlicht allgemeiner Wirtschaftspolitik stehende wettbewerbsfreundliche Minister im Falle seiner Betriebe diese monopolistischen Tendenzen bekämpfen, sonst werden immer wieder unwirtschaftliche und teure Entscheidungen getroffen werden.

Das dritte Gefahrenmoment: Die Tendenz zu einer Konzernbildung in einem Ministerium erhöht auch die Gefahr der Entschlußunfreudigkeit. Immer wieder laufen Direktoren oder öffentliche Verwalter der verstaatlichten Industrie in das Ministerium oder zum Minister, um sich Deckung für diese oder jene Maßnahme zu holen. Dies geschieht, wie ich gerne glauben möchte, nicht immer zur Freude des Ministers. Daß die ministerielle Apparatur auch vom parteipolitischen Interventionismus Impulse im Hinblick auf das Gehalts- und Beförderungswesen bekommt, erscheint mir besonders gefährlich. Die Güte einer Betriebsführung hängt nicht nur von der fachlichen Qualität der Vorstandsmitglieder ab, sondern wird vielmehr von einer gediegenen Zusammenarbeit

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1251

der unteren Verwaltungsgruppen garantiert. Es muß eine ruhige Atmosphäre des Vertrauens bestehen. Gibt es entschlußunfreundige Vorstandsmitglieder, dann wird die Entscheidung über Gehalts- und Beförderungsfragen in das Ministerium verlegt, wo nun Beamte oder Vertragsangestellte sicher oft unbewußt einen Vergleich mit ihren eigenen Bezügen anstellen, wenn sie dann als Verwaltungs-Letztinstanz zu entscheiden haben. Das Resultat ist Unzufriedenheit, und viele begabte junge Leute, die vor den Toren der verstaatlichten Industrie stehen oder innerhalb dieser Industrie nicht dem Bürokratismus unterliegen wollen, ziehen dann ins Ausland.

Ein zweiter Grund, warum uns dieser Zustand gefährlich erscheint, ist der Parteiinterventionismus und Protektionismus, dem es oft genug gelingt, minderbegabte Personen auf die führende Ebene zu stellen, ohne daß sie imstande wären, sich durch vorzügliche Leistungen und durch vernünftige Zusammenarbeit mit politisch Andersdenkenden auszuzeichnen. Diese Praxis erzeugt ein böses Beispiel. Es wirkt sich dies auch in den untersten Schichten der Beschäftigten aus, und es führt nun zu einer neuen Variante des Klassenkampfes innerhalb der eigenen Klasse zum Schaden und zur Schande dieser Klasse.

Nicht immer ist hier der Brotneid das treibende Motiv, häufiger ist dies der Unterschied in den politischen Anschauungen, der sich in drückender Weise bemerkbar macht, wenn die Wellen der Parteipolitik die Ufer eines Betriebes überschwemmen. Oft genug konnten wir erleben, daß bei Aufnahmen und Kündigungen der Parteiinterventionismus eine große Rolle spielt.

Als der derzeitige verantwortliche Minister 1949 in die Regierung kam, versprach er seiner Partei, den Klassenkampf auf die Regierungsebene zu tragen. Dieses Wort entspricht einer konsequenten Haltung. Aber auf der Regierungsebene läßt sich mit Klassenkampf nicht viel machen, denn Ausbeuter und Ausgebeutete stehen dort einander nicht gegenüber; daher blieb es bei der Theorie. Irgendwo aber sind die alten Klassenkampfinstinkte noch erhalten geblieben, und so muß man ihnen irgendwo freien Lauf lassen, und man meint, daß dies in den Betrieben am ungefährlichsten sei. So sind die arbeitenden Menschen dort eingeteilt in solche, die für die Wirtschaftspolitik der Sozialisten sind, also für die Verstaatlichung, für die Vollbeschäftigung, für die Erhaltung der sozialen Sicherheit, für das Mitspracherecht, und in solche, die der bürgerlichen Klasse dienen, indem sie gegen die Verstaatlichung, gegen die Vollbeschäftigung, für den Abbau der

sozialen Sicherheit und für und gegen alles, was noch möglich ist, vor allem gegen den Sozialismus sind.

Man muß in den Betrieben eine solche Gegnerschaft erzeugen, um auch politisch bestehen zu können. Nur an einem Gegner kann man sich, mit der „Arbeiter-Zeitung“ in der Hand, reiben und sich mit ihm auseinandersetzen. Dazu muß nun die Gruppe christlicher Arbeiter und Angestellten mitunter herhalten. In hunderten Fällen wirkt sich dieser Kampf innerhalb der eigenen Klasse unheilvoll aus. Ich habe schon in der Ausschußdebatte darüber gesprochen, und die Herren von der anderen Seite erklärten, ich hätte nun auch die billige Terrorwalze gedreht und ich hätte nichts beweisen können. Ich wiederhole noch einmal, daß es keine billigen Schlager sind, wenn ich sage, daß man mit Drohungen arbeitet, wenn jemand den Mut hat, sich auf eine bestimmte Betriebsratsliste setzen zu lassen oder eine Unterschrift zu geben. Man greift an den Lebensnerv der Arbeiter, wenn man solche Drohungen ausspricht. Es ist noch für viele ein Risiko — nicht für alle, aber für viele —, sich für eine bestimmte politische Richtung zu entscheiden. (*Abg. Dr. Kraus: Sehr richtig!*)

Ich weiß schon, daß dieses unleidliche Klima nicht in der verstaatlichten Industrie allein herrscht. Es wird aber dort vornehmlich begünstigt, weil uneinsichtige und kurzsichtige Vertrauensmänner, da und dort auch solche Betriebsfunktionäre, sich unter dem vermeintlichen Schutz des Ministers wählend, diese Praxis betreiben: Schutz nur jenen angedeihen zu lassen, die sich eben zur einheitlichen großen Arbeiterpartei bekennen. Ich habe in der Ausschußdebatte nur einen Betrieb erwähnt, ohne behaupten zu wollen, daß solche Vorkommnisse in allen anderen Betrieben gang und gäbe sind, aber ich habe auch nicht behauptet, daß dies ein einzelner Fall ist, sondern ich habe erklären wollen, wie das Klima beschaffen ist, und es läßt sich das eine Beispiel durch ein anderes, modifiziertes immer wieder ersetzen und ergänzen.

Ich habe die vom Minister Migsch verlangte Bestätigung des Vorfalles von Ranshofen hier. Ich werde Ihnen einige Zeilen aus dieser Bestätigung, die von einem ehrenwerten Mann verfaßt wurde, vorlesen. Der seinerzeitige Seelsorger, der Kapuzinerpater Canisius Schweizer, hat anläßlich einer Tagung der katholischen Arbeiterjugend erklärt, daß ~~jenen~~ Vätern, die in Ranshofen zum Beispiel ihren Söhnen gestatten, in den Religionsunterricht oder zur Katholischen Jugend zu gehen, gedroht wurde, daß sie aus dem Betrieb hinausfliegen werden. (*Hört! Hört! - Rufe bei*

der ÖVP. — *Abg. Polcar: Passen Sie auf, Herr Dr. Migsch!*) Ich habe das nun mit einem Brief zu beweisen, wenngleich ich sagen muß, daß der Pater keine Namen nennen kann, weil die Gefahr des Hinauswurfes und das Risiko des Verlustes des Arbeitsplatzes zu groß ist. (*Abg. Lackner: Aber er dient Ihnen als Kronzeuge! Das ist die schäbigste Art!*) Er dient nicht nur als Kronzeuge. Es ist nicht so schwierig, diese Sache zu beweisen, es ist nur nicht gut, Menschen hier durch die Veröffentlichung dem Risiko des Hinauswurfs und der Arbeitslosigkeit auszusetzen. (*Abg. Kindl: Sehr richtig!*) „Obwohl in Oberösterreich“ — ich lese vor — „in den Berufsschulen Religionsunterricht gegeben werden darf, hat die Ranshofner Werkleitung bis zu meinem Scheiden von Braunau trotz dringender Gesuche des zuständigen Kooperators für diesen Unterricht kein Schulzimmer freigegeben, obwohl Raum vorhanden wäre. Die Lehrlinge, die dem Religionsunterricht beiwohnen wollen, müssen 15 Minuten weit bis zur Volksschule kommen. Da die Zeit für den Religionsunterricht auf die letzte halbe Stunde, also von 16 Uhr 30 bis 17 Uhr, festgelegt wurde, um 17 Uhr aber die Werkomnibusse abfahren, läßt sich ausrechnen, daß damit der Religionsunterricht faktisch unmöglich gemacht wird.“

Dieser Brief steht Ihnen zur Verfügung, er ist Ihnen zugänglich. (*Abg. Dr. Migsch: Was sagt dieser Brief? Daß Leute hinausgeworfen werden? Ich werde Ihnen etwas sagen: Ich erkläre es Ihnen öffentlich: Der Pater lügt! Er soll Beweise bringen! — Ruf bei der ÖVP: Zum Wort melden!*) Bitte, Herr Abg. Doktor Migsch, Sie können mir ruhig antworten. Ich habe Ihnen nur beweisen wollen, daß der Druck, der darin mit einem einzigen Beispiel bewiesen ist — und die Beispiele sind zu vermehren —, dort besteht. Nichts anderes habe ich behauptet. (*Abg. Lackner: Aber wo! Das Gegenteil haben Sie bewiesen!*) Der Brief ist der Beweis für das, was ich behauptet habe. Sie werden sich mit diesem Beweis abfinden müssen. (*Abg. Mark: Das ist kein Beweis!*)

Präsident **Böhm**: Meine Herren! Ich bitte um Ruhe!

Abg. Köck (*fortsetzend*): Es fällt mir gar nicht ein, den Herrn Bundesminister für diesen Zustand verantwortlich zu machen. Ich bin auch davon überzeugt, daß er sich nicht in die inneren Betriebsverhältnisse einmengen wird und einmengen will. (*Abg. Dr. Migsch: Sie haben zuerst so sachlich geredet!*) Aber bei der sprichwörtlichen Unduldsamkeit vieler seiner Gesinnungs- und Parteigenossen muß es zu solchen Zuständen

kommen, wenn der Minister nicht mit einem der Menschlichkeit geradezu wohltuenden Radikalismus diesen Zuständen entgegentritt. Unter diesen Umständen ist es verständlich, wenn die Parole der SPÖ: Kommst du zu uns, bist du sicher, und es wird dir gut gehen! die größere Werbekraft hat. (*Abg. Pölzer: Das hat die katholische Kirche auch gesagt!*) Das ist logisch vom Standpunkt einer Partei, aber verderblich für die Moral unserer Bevölkerung und verhängnisvoll für unsere Wirtschaft.

In diesem Zusammenhang muß ich mich noch gegen eine, allerdings einmalige Erscheinung in Österreich wenden. Dies ist der erste öffentliche Verwalter der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke in Linz, Dipl.-Ing. Hitzinger. Hitzinger ist ein in der Luft schwebender Bumerang für die SPÖ. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Im vollen Bewußtsein meiner Verantwortlichkeit für das, was ich hier sage, erkläre ich, daß dieser Mann zur unrichtigen Zeit auf den falschen Platz gestellt wurde. Vor seiner Berufung zum öffentlichen Verwalter im Jahre 1952 wurde eindringlichst, und nicht nur von unserer Seite aus gewarnt. Herr Hitzinger fühlt sich nun als unumschränkter Herrscher eines Riesenbetriebes und läßt sein Herrschertum alle spüren, was auch zu einer Art Produktivitätssteigerung führen kann. Und er hat sicherlich daneben noch eine Zahl treu ergebener Leute, für die er sorgt. Soll ich Ihnen, Hohes Haus, eine Lebensgeschichte dieses Mannes vorlegen, etwa aus seiner Studentenzeit oder aus der Zeit seiner Tätigkeit in den Ostmark-Werken oder in den Saurer-Werken? Das würde einen spannenden Roman eines rücksichtslosen und, wie ich mir zu beurteilen erlaube, vollkommen unsozialistischen Sozialisten ergeben, dessen Leben mit politischen Treubrücken gespickt ist. (*Abg. Dr. Migsch: Ist das nicht Rufmord, was ihr treibt, Herr Dr. Withalm, Herr Dr. Maleta?*) Sind Sie der Rechtsverteidiger? (*Abg. Dr. Migsch: Herr Dr. Withalm! Was sagen Sie dazu? Was sagen Sie zu diesem Rufmord?*) Ich verstehe den Herrn Minister in diesem Punkt nicht. Der Mann hat eine kräftige Faust und vermag einigermaßen Ruhe und Ordnung im Betrieb herzustellen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Aber Methoden, die vor zehn und fünfzehn Jahren noch Anwert hatten, sind, wie wir meinen, abgeschafft. Hitzinger kam durch den Parteinterventionismus in diese hohe Position. (*Erneute Zwischenrufe bei den Sozialisten.*) Er erhielt neben einem zweiten öffentlichen Verwalter, der als Fachmann und Mensch ... (*Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Dr. Migsch: Das ist euer Rechtsstaatsbegriff!*) Möchten Sie die

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1253

Freundlichkeit haben, sich die Philippika anzuhören; sie ist sehr notwendig in diesem Hause. (*Andauernde Zwischenrufe.*)

Präsident **Böhm**: Meine Herren! Ich bitte, den Redner nicht ständig zu unterbrechen!

Abg. **Köck** (*fortsetzend*): Hitzinger erhielt neben einem zweiten Fachmann, der als Mensch hervorragende Qualitäten besitzt, der sich aber gegenüber dem brutaleren Typ nicht durchzusetzen vermag, das volle Vertrauen des Ministers und weitgehende Handlungsfreiheit. Er, der als Wirtschaftsfachmann von der Produktion kaum etwas versteht, versteht sowohl mit Preisen zu schleudern als sie auch hochzuhalten, wenn er glaubt, es tun zu müssen. Schwierige menschliche Probleme gibt es bei ihm nicht. Mißliebige Mitarbeiter werden als leistungsunfähig deklariert und auf die Straße gesetzt, selbst wenn man hohe Abfertigungen, wenn Sie wollen, ein hohes Lösegeld dafür bezahlen muß. Er umgibt sich mit einem ziemlich gut funktionierenden Sicherheitsdienst nach guten alten Vorbildern, unterhält gute Beziehungen zu der Presse, glänzt mit Vorliebe als einziger Stern bei irgendwelchen Eröffnungen und Grundsteinlegungen von Neubauten. Er hat Vorgesetztenallüren, die sich ein sogenannter bürgerlicher Direktor kaum leisten dürfte, ohne durch Sonne, Mond und Sterne geworfen zu werden.

Was ich hier sage, ist leicht erklärt. Zum Unterschied von Korruptionsbeschuldigungen, die von der geehrten Gegenseite sehr schnell der ÖVP in die Schuhe geschoben werden, möchte ich durchaus nicht die Gesamt-SPÖ für das Vorhandensein des Herrn Ing. Hitzinger im Rahmen der verstaatlichten Betriebe verantwortlich machen. Ich möchte sogar dem Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zugestehen, daß er sich bei der Berufung dieses Funktionärs geirrt hat. Vielleicht wird man mir antworten, alles, was gegen Hitzinger vorgebracht wird, sei sinn- und haltlos, denn der Geschäftsgang der VÖEST ist zufriedenstellend, ja er ist sogar seit mehr als einem Jahr besser geworden. Was soll also diese Kritik? Ich möchte sagen, daß diese Kritik eine Mahnung — nicht in letzter Stunde, aber eine sehr dringende Mahnung — sein soll, solche Erscheinungen auch in der verstaatlichten Industrie nicht zu dulden. Sie haben in der Privatwirtschaft nicht die große und letzte Verantwortung zu tragen und sollen sie auch in der verstaatlichten Industrie, auf die der Blick der ganzen Bevölkerung gerichtet ist, nicht tragen. Die Debatte über Hitzinger wird niemals abreißen, solange er auf diesem Platz sitzt.

Ich wende mich nun einer anderen, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus unerfreulichen Entwicklung im Bereich der verstaatlichten Industrie zu. Um im Ausland und Inland konkurrenzfähig zu bleiben, wird man auch in Hinkunft der Modernisierung und Rationalisierung größte Aufmerksamkeit widmen müssen, wenn auch in geringerem Ausmaße als bisher. Es sind daher Voraussetzungen zu schaffen, die die Fremd- und Eigenfinanzierung erleichtern. Keinesfalls darf da die verstaatlichte Industrie, vor allem die Grundstoffindustrie, langfristige Investitionsaufgaben auf ihrem ureigensten Gebiet zurückstellen, wenn diese kalkulatorisch auch nicht ohne weiteres überblickbar sind, weil sich die verstaatlichte Industrie für etwas anderes interessiert. Wir stehen eigentlich schon vor vollendeten Tatsachen. Einige Unternehmungen beteiligen sich an der Verarbeitung und am Handel und suchen sich auch noch zu vergrößern. Das gilt nur für die Grundstoffindustrie, deren Verstaatlichung ja von unserer Seite aus in keiner Weise bezweifelt wird. Solche Beteiligungen sind sicher rentabel und interessant. Aber wird dann der Eisenpreis auf der Erzeugerseite monopolisiert, sodann der Verteilerpreis und letzten Endes auch die Verarbeitungsspanne, dann nützt die schönste Liberalisierung nichts, zumal wenn noch die wesentlichen Importfirmen dem inländischen verstaatlichten Erzeugungsbetrieb gehören. Es ist klar, daß diese Importfirmen bestimmte Erzeugnisse aus Konkurrenzgründen nicht aus dem Ausland hereinbringen.

Es ist zum Beispiel nicht zu verstehen — ich muß wieder auf die VÖEST zu sprechen kommen —, daß die VÖEST ihr eigenes Kapital in Werkshandelsfirmen der Eisenbranche festlegt, nur weil es bei der Alpine Montan aus historischen Gründen auch so ist. Bei der Alpine ist nicht zu verstehen, daß sie eine Handelsfirma liquidiert und neben dem Grab dieser Handelsfirma sofort ein neues Handelsgebäude wieder errichtet. Man sollte meinen, daß damit ein Abschluß einer in den Verstaatlichungsrahmen nicht passenden Praxis gemacht wurde. Seinerzeit war der Einsatz von Kapital zur Bildung von Monopolen rentabler als die seriöse langfristige Investition im Sinne einer expansiven Produktion. Diese Praxis geht aber zu Lasten der gesamten Volkswirtschaft. Die Wettbewerbswirtschaft soll ja allen zugute kommen, und der Staat als Aktionär hat das Spielen des Marktes nicht zu verhindern. Ich will mit meiner Kritik an den Tendenzen in den verstaatlichten Betrieben, die als ausgesprochen markt- und konsumentenfeindlich bezeichnet werden müssen, keineswegs ähnliche Praktiken

1254 29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953

der Privatwirtschaft übersehen. Man kann aber unmöglich für eine strenge marktwirtschaftliche Ordnung eine Lanze brechen, wenn der Staat mit schlechtem Beispiel vorangeht. (*Abg. Dr. Hofeneder: Sehr richtig!*)

Erwähnen möchte ich noch, daß die Frage der Entschädigung der früheren Besitzer nicht mehr auf unbestimmte Zeit vertagt werden kann. Aus der Antwort des Herrn Ministers geht hervor, daß man den ernststen Willen hat, die Entschädigungsprobleme zu lösen, dann erst kann man von einer Abrundung der Gesamtverstaatlichung reden. Ich möchte noch einmal, obwohl das Ministerium nicht besonders dafür verantwortlich gemacht werden kann, auf die Gefahr des spezifisch österreichischen Staatskollektivismus aufmerksam machen. Vor allem möchte ich vor dem Trugbild warnen, das uns gegenwärtig beruhigende Verhältnisse vorgaukelt. Je mehr die Machtzusammenballung, sei es durch Zusammenlegung von Betrieben, Errichtung von Monopolen, Einführung eines vertikalen Wirtschaftsdirigismus weiterhin gestattet und gefördert wird, desto enger werden die Grenzen unserer Freiheit. Unsere Fähigkeiten, die in allen Volksteilen vorhanden sind, nämlich zu sorgen, zu wagen, zu wirtschaften, zu erfinden und zu kämpfen, werden verkümmern.

Wir müssen neben dem Staatseigentum, das vielfach noch ein leerer Begriff ist, wieder den Sinn und das Verständnis für das persönliche Eigentum zurückerobern. Dann werden wir als Staatsbürger wieder die Begriffe von Freiheit und Verantwortung und Würde anerkennen. Unsere Wirtschaft ist noch weitgehend entliberalisiert. In 50 Jahren dieses Jahrhunderts hat das österreichische Volk auf seinen Wallfahrten zu den „Ismen“ dieser Zeit ihre falschen Propheten und Götter kennengelernt. Es ist Zeit, diesen Göttern abzuschwören, Vorurteile abzuschütteln. Es ist Zeit, eine neue Wirtschaftsordnung zu errichten, die auch zur höheren Ordnung, zur Gesellschaft der frei arbeitenden Menschen führt. (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident **Böhm**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abg. Kindl. Ich erteile es ihm.

Abg. **Kindl**: Hohes Haus! Die zur Debatte stehende Gruppe beschäftigt uns und die Öffentlichkeit nicht vielleicht deshalb so stark, weil ein Sozialist diesem Ministerium vorsteht, sondern deshalb, weil uns versprochen wurde, daß uns die Verstaatlichung große sozialpolitische Fortschritte bringen würde, die ohne Verstaatlichung nicht möglich wären. Es wurde uns auch versprochen, daß es hier keine Protektion, so wie früher bei den Kapitalisten, mehr geben würde, sondern daß

die gemeinsame Leistung nur mehr der Allgemeinheit zugute kommen würde.

Hier kommen wir jedoch zu der traurigen Feststellung, daß in diesen Betrieben nicht das Leistungsprinzip zum Leitsatz erhoben wurde, denn nur durch dieses Leistungsprinzip würde nämlich ein sozialer Fortschritt möglich sein, sondern daß man glaubt, diese Betriebe sind nun, da ein sozialistischer Minister oberster Chef ist, Monopolbetriebe für diese Partei. (*Abg. Dr. Kraus: Sehr richtig!*) Man sieht nicht auf Leistung, man hat nur den einen Ehrgeiz, daß in diesen Betrieben alle Sozialisten werden.

Hohes Haus! Diesen Tatbestand, der keine böswillige Erfindung ist, schildern Ihnen viele Arbeiter und Angestellte draußen täglich. Aber auch unser Herr Bundeskanzler hat dies vor Monaten bei einem Besuch in der Obersteiermark festgestellt. Er hatte Aussprachen mit Betriebsführungen, Betriebsräten und Arbeitern. Diese Aussprachen ließen erkennen, daß weite Kreise der Arbeiterschaft in ständigem Abwehrkampf gegen den roten Betriebsterror stehen. (*Abg. Czettel: Das müssen Sie am besten wissen!*) Ja, ich weiß es am besten, ich bin nicht in dieses Haus hineingeboren, so wie viele von Ihnen, sondern ich stehe bis heute noch in meinem Betrieb und mache dieses Leben mit. (*Beifall bei der WdU.*) Es heißt in einem Bericht: „Raab erklärte, der Zweck seines Besuches sei es, zu demonstrieren, daß die Volkspartei hinter ihren Gesinnungsfreunden in den verstaatlichten Betrieben steht und die ÖVP mit allen Kräften bemüht sein wird, auch den Arbeitern zu ihren Rechten zu verhelfen.“ Abschließend wurde noch erklärt, es ginge um die Erreichung absoluter Gesinnungsfreiheit der Arbeitnehmer, um eine fachliche Besetzung der leitenden Posten, um eine wirtschaftliche Führung dieser Betriebe. Darin liege auch das gemeinsame Interesse der parteilosen Betriebsräte und der Antimarxisten.

Ja es geht noch viel weiter. Das Schlimmste bei diesen ganzen Dingen ist, daß Menschen, Fachkräfte, aus diesen Betrieben hinausgeekelt wurden, die dann, da für sie in Österreich kein Platz mehr war, ins Ausland gingen. Hier in diesem Hause wurde davon gesprochen, ein Gesetz zu schaffen, das die Auswanderungen unter Kontrolle stellt. Ja, wollen Sie die Leute hier verhungern lassen, wenn sie gezwungen sind, ins Ausland zu gehen, weil man sie hier nicht brauchen kann? So sind mir unter anderen drei Fälle bekannt, die auch dem Herrn Abg. Czettel bekannt sein werden, aus Ternitz, von wo ein leitender ehemaliger Direktor, ein Betriebsassistent und

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1255

ein fachlicher Obermeister nach Brasilien gingen, und dort sind sie heute maßgeblich beim Ausbau eines Stahlwerkes mittätig. Nicht nur, daß diese Menschen für uns verloren sind, es entsteht dadurch natürlich für uns eine Konkurrenz sondergleichen, die letzten Endes unsere Arbeiter und unsere Angestellten und unser ganzes Volk zu spüren bekommen werden.

Genau die gleiche Personalpolitik gibt es auch bei den Österreichischen Bundesbahnen. Es wurden heute vom Herrn Abg. Freund Ziffern genannt, ich glaube, die Zahl von 112.000 Bediensteten während des Krieges. Er hat nur nicht dazugesagt, wie hoch der damalige Stand der Pensionisten war. Wie uns nämlich bekannt ist, wurden ja die Pensionisten damals wieder eingezogen und mußten Dienst machen. Heute wissen wir nur, daß laut Spezialbericht — der Berichtserstatter bestätigt das auch — 77.796 Beschäftigten 88.567 Pensionisten gegenüberstehen. Wissen Sie, was diese Zahlen sagen? Diese Zahlen sagen uns, daß seit 1945 tausende Menschen aus politischen Gründen zum Nichtmehr-Arbeiten verurteilt wurden. (*Zustimmung bei der WdU.*) Sie wurden in den schönsten Lebensjahren in Pension geschickt. Sie müssen von einer sehr kleinen Pension leben. Ihre Fachkenntnisse aber und ihre Arbeitskraft gehen uns allen verloren. Uns allen fehlen diese Menschen.

Der Rechnungshofbericht sagt aber auch: Die Zahl der im Verwaltungsdienst beschäftigten Bediensteten ist stark überhöht. Darüber spricht ja auch das ganze Ausland, daß in Österreich ein unerhörter Drang zu den Bleistiftposten besteht. Keiner möchte mehr auf dem Arbeitsplatz stehenbleiben. Diese Fachkräfte, die heute überall fehlen, sind doch gut ausgebildete Eisenbahner. Wir merken daran, daß sie fehlen, daß Überprüfungen für die Fahrsicherheit notwendig wären, denn im Fahrdienst fehlen diese Leute, die abgebaut wurden. Die Fahrsicherheit leidet darunter.

In den letzten Jahren und Monaten gab es alarmierende Meldungen über Eisenbahnunfälle in Österreich. (*Ruf bei der SPÖ: Wo?*) Ich zähle sie Ihnen auf! (*Ruf bei der SPÖ: Unsinn!*) Das Eisenbahnunglück in Mürzzuschlag brachte allein einen Schaden von 10 Millionen Schilling, und nachher wurde festgestellt, daß die nötigen Überprüfungen nicht durchgeführt worden waren. (*Abg. Weikhart: Ist das nur in Österreich der Fall?* — *Abg. Ebenbichler: Früher war es nicht!*)

Eine Zeitungsmeldung gibt uns auch Aufschluß. Sie ist richtungsweisend. Anlässlich der Gerichtsverhandlung über das Eisenbahn-

unglück in Böheimkirchen sagt gerade diese Zeitung unter der Überschrift „Die Sünden der Bundesbahnen“ folgendes: „Im Verlauf seiner Ausführungen führte der Staatsanwalt eine Reihe von Maßnahmen an, die von den Bundesbahnen im Interesse des Publikums durchzuführen wären.“ — Ein Staatsanwalt muß darauf hinweisen! — „Diese sind: Optische Signale an Reparaturstellen des Oberbaues. Die Bremsschläuche sind nicht nur außen, sondern auch innen zu kontrollieren. Früher waren solche Überprüfungen üblich.“ Unter „früher“ können Sie sich vorstellen, was Sie wollen. Auf alle Fälle steht fest, daß früher diese Bremsschläuche auch innen überprüft wurden (*Zwischenrufe bei der SPÖ*), was heute nicht geschieht. Und wir sehen, bei den Eisenbahnunglücksfällen kommt immer wieder heraus, die Bremsen hätten versagt, das letztmal wieder am Südbahnhof, wo der Frühzug an den Bremsblock anprallte, weil die Bremse nicht gezogen hat.

Dies wäre alles abzustellen. Wir wissen nämlich auch, daß sich viele Fachkräfte, die frühzeitig in Pension geschickt wurden, immer wieder um Reaktivierung bewerben. Obwohl man sie braucht, werden sie aber von der Personalvertretung immer wieder aus politischen Gründen abgelehnt. Daß diese Personalvertretung sowieso eine Streitfrage für sich ist und nur auf Grund eines Erlasses zusammengesetzt ist und keine gesetzliche Grundlage hat, ist ja auch bekannt. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Hohes Haus! In der letzten Zeit, das heißt dieses ganze Jahr habe ich mir als junger Abgeordneter in diesem Hause sehr viel angehört. Hohe politische Funktionäre unseres Staates haben mehrmals festgestellt, daß die Demokratie nur in einer Atmosphäre der wirklichen Gedanken- und Gesinnungsfreiheit leben könne. Auch in dieser Debatte wurde, nahezu bei allen Kapiteln, von den Rednern der Regierungsparteien von der Freiheit und Würde des Menschen als dem höchsten Wert der demokratischen Idee gesprochen. Dabei wurde aber eine äußerst merkwürdige Einschränkung gemacht. Immer wenn ein Sprecher das Ressort eines Ministers der anderen Koalitionspartei besprach, meinte er guten Anlaß zu haben, diesem bestimmten Ministerium und allen nachgeordneten Organen den Hang zum parteipolitischen Mißbrauch der Gewalt vorzuwerfen. Wir haben ja die Beispiele erlebt. Wenn zum Beispiel die SPÖ von der Landwirtschaft und dem Unterrichtsministerium spricht, hört man Worte wie Kapuzinergruft, klerikaler Geist, Subventionswirtschaft als Prämierung der Parteitreu und anderes mehr. Wenn die ÖVP zu den verstaatlichten Betrieben Stellung nimmt,

hören wir es anders. Auch sie beklagt den Terror in diesen Betrieben, im Gewerkschaftsbund und in den Arbeiterkammern und fordert bei jeder Gelegenheit den Koalitionsbruder auf, daran zu denken, daß er nicht allein regiert.

Wenn wir aber diese wichtige, durch beide Seiten bestätigte Tatsache anführen, daß infolge dieser Proporzwirtschaft allüberall in Österreich Gesinnungszwang zu verzeichnen ist, gleichgültig, welche Partei im einzelnen Betrieb die Macht ausübt, dann schlägt die Koalitionsgesinnung durch, dann wird behauptet: Das ist eine dumme, eine böswillige Erfindung der Opposition.

Am leichtesten ist es natürlich — auch dies konnte ich feststellen —, bei jeder Gelegenheit unter Hinweis auf die Vergangenheit zu versuchen, der Opposition das Recht auf Kritik streitig zu machen. Daß diese Methode ebenso billig wie sinnlos und dabei auch unfruchtbar ist, müßten Sie schon langsam erkennen. Wir müssen uns doch klar sein, daß der Wille zu einem echten demokratischen Staatswesen bei allen Menschen vorhanden ist, welche das Schicksal unseres Volkes in den letzten Jahrzehnten richtig zu deuten vermögen, und daß nichts der Demokratie mehr schadet als eine anonyme, unter dem Deckmantel der Demokratie geübte Parteidiktatur. Das ist nämlich das Gefährliche für die Demokratie, weil die Leute nicht mehr an sie glauben und sie nur mehr als eine Farce empfinden.

Was wir hier, und zwar nicht nur in den Staatsbetrieben täglich beobachten müssen, sondern was sich auch im Berufsleben täglich abspielt — hier Protektion, dort Druck und wenn nötig Abbau —, beweist, daß die Sozialisten die Methoden ihrer Feinde von gestern, der Kapitalisten, gut kopiert haben. (*Beifall bei der WdU.*) Heute ist die SPÖ selbst eine große Unternehmerpartei, sie verläßt sich nicht mehr so viel auf Enthusiasmus und Erziehung; nein, von diesen Dingen wird nur geredet. Sie praktiziert viel lieber den Grundsatz: Die herrschende Meinung ist die Meinung der Herrschenden. (*Zustimmung bei der WdU.*)

Die Betriebsratswahlen, die heute mehrmals angeführt wurden, sind auch ein Beweis dafür, wie die herrschende SPÖ die Wahlen beherrscht. Sie haben sich wieder die Mehrheit in diesen Betrieben geholt, wo Sie sie nicht besessen haben, indem Sie jede Meinungsäußerung politisch Andersdenkender mit der Entlassungsdrohung ausgeschaltet haben. Und es wurde ja auch entlassen! Auch dafür bringe ich Ihnen einen Wahrheitsbeweis. Mit solchen Mitteln hat man natürlich vergangene

Wahlergebnisse korrigiert. Ich kann Ihnen auch Beispiele dafür sagen, daß Leute diesen Betrieben ferngehalten werden, weil man weiß, daß sie anders denken als der sozialistische Betriebsrat oder der sozialistische Personalchef.

Ich sage Ihnen ein Beispiel, wo einer Frau, die für ihren 18jährigen Jungen um eine Arbeit vorgesprochen hat, von dem Personalchef gesagt wurde: Was wollen Sie denn, Ihr Mann war doch ein Nazi! Dieser Nazi ist 1945 beim Volkssturm gefallen, aber nicht nur das, dieser Mann war als Abteilungsleiter in diesem Betrieb beschäftigt, er hatte Erfindungen und Verbesserungen für diesen Betrieb gemacht, mit denen dort heute noch gearbeitet wird; aber für den Jungen hat man zu einer Zeit, in der von 20 bis 30 Kilometer weit im Umkreis Leute aufgenommen wurden, keinen Arbeitsplatz gehabt, weil sein Vater ein Nazi war! Vielleicht wird man dann, wenn dieser Junge einst Kinder haben wird, dies auch seinen Kindern noch vorhalten; also Folgen bis ins dritte Glied!

Auch folgendes wäre interessant: Anlässlich der letzten Betriebsratswahlen war in der „Solidarität“ so wunderschön zu lesen, daß die Unternehmer in der vergangenen kapitalistischen Ära Schwarze Listen aufgestellt haben. In diesen Schwarzen Listen waren alle jene verzeichnet, die gegen den Kapitalismus Stellung genommen haben oder sich für eine Betriebsratskandidatur meldeten. Das schönste ist: diese Schwarzen Listen existieren auch heute, und die sozialistischen Betriebsräte in den Betrieben sprechen offen aus — in meinem Fall zum Beispiel: „Lieber Freund! Wenn du zum Beispiel die Liste des Kindl unterschreibst, dann hast du einen schwarzen Punkt, und bei der nächsten Entlassung bist du draußen!“ (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Horr: Sie verwechseln das mit den VdU-Unternehmern!*) Schauen Sie, darüber können Sie nicht hinwegkommen!

Ich möchte nur darauf verweisen, daß ja auch der Kollege Koplenig auf diese Zustände hingewiesen hat, nur hat er vergessen, daß es Betriebe gibt, wo die Kommunisten gemeinsam mit der SPÖ diese Dinge praktizieren. Der Dritte wird eben ausgeschaltet, und wenn er ausgeschaltet ist, dann geht der Kampf zwischen den beiden Übrigbleibenden vor sich. Ich bringe Ihnen ein Beispiel auch dafür, wie schön der Ball einander zugespielt wird.

Ich möchte hier überhaupt anführen, daß eine Novellierung des Betriebsrätegesetzes sehr notwendig wäre. Unter anderem bedarf der Kündigungsschutz einer Erweiterung für jene Fälle einer Kündigung, die offensichtlich aus politischen Gründen erfolgen. Vor allem muß der Arbeitnehmer die Möglichkeit erhalten,

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1257

das Einigungsamt anzurufen, und zwar auch dann, wenn der Betriebsrat einen Einspruch gegen die Kündigung verworfen hat. Wir verweisen hier auf ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes aus dem Jahre 1950, das ausdrücklich feststellt, daß die derzeitige gesetzliche Regelung der politischen Willkür Tür und Tor öffnet.

Ich sage Ihnen ein Beispiel dazu: Drei Arbeiter im Kohlenbergwerk Grünbach hatten die Absicht, eine überparteiliche Liste aufzustellen und darauf zu kandidieren; dies wurde der Betriebsleitung bekannt, und die drei „Rädelsführer“, wie man so schön sagt, wurden grundlos und fristlos gekündigt. Die Kündigung wurde einem kommunistischen Betriebsrat übergeben, dieser hat sie angeblich drei Tage bei sich behalten und erst nach Ablauf dieser Einspruchsfrist dem sozialistischen Betriebsratsobmann übergeben — so sagt nämlich der sozialistische Betriebsratsobmann —, denn jetzt hatte er keine Möglichkeit mehr, gegen diese Kündigung Einspruch zu erheben, denn die Frist war abgelaufen und die Kündigung rechtskräftig!

Sehen Sie, das sind die Methoden, mit denen die Opposition draußen täglich bekämpft wird! Man nimmt dem kleinen Mann seine Arbeit und damit sein tägliches Brot; man bringt ihn lebendig zu den Toten! (*Abg. Horr: So sieht die Partei des kleinen Mannes aus!*) Ja, das ist die Partei des kleinen Mannes! (*Ruf: Der VdU?*) Sie hätten natürlich zu Beginn der Zweiten Republik ... (*Andauernde lebhaftes Zwischenrufe bei der SPÖ. — Gegenrufe bei der WdU. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*) Herr Abg. Horr, Sie sagen, so sieht die Partei des kleinen Mannes aus — sieht sie aber so aus, wie Sie es praktizieren? Sieht die Partei der kleinen Leute so aus, wie Sie uns das jeden Tag vor exerzieren? Sieht sie so aus, daß man jedem sein eigenes Denken aus dem Schädel schlagen will nach dem alten Grundsatz: „Und willst du nicht mein Bruder sein, dann hau' ich dir den Schädel ein!“? (*Abg. Horn: Zeigen Sie uns einen einzigen Arbeiter, bei dem das so ist!* — *Abg. Weikhart: Das ist bewußt gelogen von Ihnen! Zeigen Sie uns einen Arbeiter, dem man den Schädel einhaut!* — *Andauernde lebhaftes Zwischenrufe bei den Sozialisten.*)

Präsident Böhm (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Herren, ich bitte, sich doch zu beruhigen!

Abg. Kindl (*fortsetzend*): Ich verstehe die Aufregung nicht, Herr Abg. Czettel, hier hat doch jeder die Möglichkeit, zu sprechen! (*Anhaltende erregte Zwischenrufe und Gegenrufe.*)

Präsident Böhm (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Herren, wir müssen doch die Verhandlungen in Ordnung führen! (*Abg. Czettel: Schämen Sie sich!*)

Abg. Kindl (*fortsetzend*): Was heißt schämen? Ich glaube, Herr Abg. Czettel, Sie hätten mehr Grund dazu! (*Abg. Weikhart: Zeigen Sie uns den Arbeiter, dem man den Schädel einschlägt!*) Herr Abg. Weikhart, Sie sind ein bewußter Lügner, das sind so Ihre Methoden! Genau so, wie Sie hier im Hause der Opposition mit Überschreien das Wort nehmen wollen (*Abg. Weikhart: Dann müssen Sie die Wahrheit sagen!*), mit diesen Gewaltmethoden, genau so handeln Sie ja auch draußen! Sie geben doch täglich hier selber das Beispiel! (*Zustimmung bei der WdU.*) Sie können das doch nicht in Abrede stellen. (*Andauernde erregte Zwischenrufe. — Abg. Weikhart: Schwindeln können Sie nicht!*) Schauen Sie, Herr Weikhart, ich weiß, daß auch hier die Mehrheit siegt, weil Sie zu 70 in den Bänken natürlich stärker sind als wir und weil Sie auch lauter schreien können. (*Abg. Weikhart: Wo ist der Arbeiter, dem der Schädel eingeschlagen wird? Sagen Sie uns das, und wenn Sie es nicht können, dann sind Sie ein Schwindler!*)

Präsident Böhm (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte den Herrn Abg. Weikhart, sich zu mäßigen. Meine Herren Abgeordneten, wir wollen doch die Verhandlungen weiterführen! (*Andauernde erregte Zwischenrufe bei den Sozialisten.*)

Meine Herren, jetzt ist es aber genug, jetzt müssen wir unsere Verhandlungen in Ordnung weiterführen! (*Andauernde erregte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Gegenrufe bei der WdU.*)

Abg. Kindl (*fortsetzend*): Wir haben ja Zeit! (*Andauernde erregte Zwischenrufe und Gegenrufe.*)

Präsident Böhm (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Herren, wenn nicht Ruhe sein wird, werde ich die Sitzung unterbrechen müssen. Der Redner muß doch endlich einmal sprechen können! (*Abg. Horn: Sie Bananenschwindler! — Heiterkeit.*)

Abg. Kindl (*fortsetzend*): Herr Abg. Horn, ich möchte nur folgendes sagen: Sie sind wohl einer der eifrigsten Zwischenrufer, aber hier heroben habe ich Sie noch nicht gesehen!

Sie haben natürlich die Möglichkeit gehabt, sich zu Beginn der Zweiten Republik als Parteien durch Ihre Organisationen bis in das letzte Dorf zu fundieren, und Sie wollen diese Stellungen natürlich halten, das ist verständlich, aber tun Sie es doch mit toleranten Mitteln, mit jenen Mitteln, die

1258 29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953

in der Demokratie die einzig möglichen sind! Sie weisen doch in Ihrer Propaganda ausdrücklich immer auf ausgesprochen demokratische Staaten hin, wo es solche Terrormethoden nicht gibt. Die ÖVP sagt zum Beispiel: Machen wir es den Deutschen nach!; und Sie von der SPÖ haben gleich darauf geschrien: Machen wir es den Schweden nach! Ja, wenn Sie es diesen Ländern nachmachen würden, wenn es dazu kommen könnte, daß nur die Leistungen maßgebend sind, dann wäre es richtig, aber solange Sie diesen Grundsatz nicht einhalten, solange werden wir Ihr Handeln bei jeder Gelegenheit anprangern! (*Abg. Mark: Solange die Wähler Ihnen das erlauben!*)

Und wenn hier im Haus während der Budgetdebatte auch darüber Klage geführt wurde, daß man Österreich in den verschiedenen europäischen Institutionen nicht als vollwertig behandelt — das letztmal hat ja Abg. Strasser ausführlich über die Europa-Versammlung in Straßburg geklagt, er hat ja gesagt: in der vorletzten Bank usw. —, dann können wir nur sagen: So wie Österreich im eigenen Haus handelt, so wird es auch draußen behandelt werden! (*Beifall bei der WdU. — Andauernde Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Präsident **Böhm** (*das Glockenzeichen gebend*): Als nächster Redner hat sich der Abg. Altenburger gemeldet. Ich erteile ihm das Wort. (*Andauernde lebhafte Zwischenrufe und Gegenrufe.*) Es kommt jetzt ein neuer Redner; ich bitte doch, sich zu beruhigen!

Abg. Altenburger: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich habe mich zum Wort gemeldet, weil Abg. Freund manche Dinge nicht ganz richtig wiedergegeben hat und uns in einer Sache absolut unrecht tut, nämlich in der Auffassung, als wollten wir die Leistungen der Eisenbahner, die Leistungen der Arbeiter in den verstaatlichten Betrieben, ja aller, die seit 1945 ihre Pflicht getan haben, nicht anerkennen. Es wird doch niemand im Hohen Hause sein, der, soweit er die Verhältnisse im Jahre 1945 gekannt hat und sie mit den heutigen vergleicht, diese Leistungen nicht anerkennt oder gar daran denken würde, sie herabzusetzen oder einseitig zu kritisieren. Es kann nichts geben, was den Eindruck erwecken könnte, als würden wir irgendwie diese Leistungen bagatellisieren. Nein, im Gegenteil! Wir danken vielmehr allen für diese Leistungen und Opfer und haben dies auch wiederholt hier im Hohen Hause zum Ausdruck gebracht. (*Beifall bei der ÖVP.*) Es ist daher unrichtig, wenn der Abg. Freund meint, uns eine andere Haltung unterschieben zu können.

Wenn wir an anderen Dingen Kritik üben, dann soll das durchaus nicht als eine Herabsetzung der Leistungen unserer österreichischen Eisenbahner ausgelegt werden. Gegen diese Leistungen, gegen diese Tätigkeit, gegen diese opfervolle Arbeit und das hohe Pflichtbewußtsein spricht niemand. Wogegen wir aber Stellung nehmen müssen und woran wir Kritik üben, ist die Art der Tätigkeit einiger Vertrauensmänner der Eisenbahner. (*Zustimmung bei der Volkspartei.*) Wogegen wir Stellung nehmen, betrifft also nicht diese opferbereiten Leistungen, sondern betrifft die sozialistische Organisation und einige Vertrauensmänner der Eisenbahner. (*Erneute Zustimmung bei der ÖVP.*)

Ich stelle daher hier fest, daß wir es ablehnen, uns in diesem Zusammenhang eine derartige Auffassung unterschieben zu lassen. Wir müssen in diesen Dingen eine solche Auffassung, woher immer sie kommen möge, auf das entschiedenste zurückweisen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Nun, Hohes Haus, hat Abg. Freund auch die Angelegenheit Westbahnhof hier zur Diskussion gestellt. Ich bin der Auffassung, es wäre besser gewesen, wenn man diese Angelegenheit nicht hier im großen Rahmen erörtern würde, denn sie bringt dem Österreichischen Gewerkschaftsbund keine Ehre. Aber nachdem man es so dargestellt hat, als wäre ein einzelner — wie Abg. Freund es meint, ich persönlich — die Ursache gewesen, daß es zu solchen Auseinandersetzungen am Westbahnhof gekommen ist, erlaube ich mir, dem Hohen Haus den von Herrn Abg. Freund einseitig und unrichtig dargestellten Behauptungen folgendes gegenüberzustellen.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund ist mit einem Ersuchen an die Bundesregierung herangetreten, anlässlich des 3. Gesamtösterreichischen Gewerkschaftstreffens die öffentlichen Gebäude zu beflaggen, und zwar in der Zeit vom 29. August bis 6. September 1953. In Vertretung des Herrn Bundeskanzlers hat der Herr Vizekanzler entschieden, daß die Beflaggung vom 5. September bis 6. September stattfinden soll. Dieser Auffassung des Herrn Vizekanzlers ist auch der Herr Bundeskanzler, als er zurückgekommen ist, beigetreten. Diese Auffassung der beiden Regierungschefs, die Auffassung des Bundeskanzleramtes, in diesem Sinne vom 5. bis 6. September zu beflaggen, ist dann über die zuständigen Ministerien an die einzelnen Dienststellen weitergeleitet worden, und in diesem Sinne wurde auch die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und der Vorstand des Westbahnhofes unterrichtet.

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1259

Die Bahn­hofs­ver­wal­tung West­bahn­hof war je­doch — be­grün­det, von mir aus — der Mei­nung, daß man nicht erst am 5. und 6. Sep­tem­ber be­flag­gen soll, son­dern schon frü­her, und zwar zu einem Zeit­punkt, zu dem die Kol­le­gen­schaft zu dem Ge­sam­töster­reichi­schen Ge­werkschafts­treffen am West­bahn­hof an­kommt. Man war am West­bahn­hof der Mei­nung, daß man schon am 29. Au­gust die Be­flag­gung durch­füh­ren soll. Die­ser Auf­fäs­sung hat sich auch der Bahn­hofs­vor­stand an­ge­schlos­sen, aber — und hier be­ginnt das erste Hemmnis — nicht der Bahn­hofs­vor­stand und nicht die Ver­wal­tung konn­ten ent­schei­den, son­dern der Herr Bahn­hofs­vor­stand hat die Ver­trauens­män­ner des West­bahn­hofes da­von un­ter­rich­tet, daß der West­bahn­hof am 29. Au­gust be­flaggt und in ent­spre­chen­der Form zur Begrüßung aus­ge­schmückt wer­den soll.

Und hier las­sen Sie mich mei­nen Be­richt einen klei­nen Mo­ment un­ter­bre­chen. War­um fragt eigent­lich bei einem Dien­st­auf­trag der Ge­neral­di­rek­tion ein im Dien­st ste­hen­der Bahn­hofs­vor­stand die Ver­trauens­män­ner, ob be­flaggt wer­den soll? Hier er­gibt sich eben der Um­stand, daß zum Bei­spiel am West­bahn­hof über­haupt nichts ohne die Ver­trauens­män­ner ge­sche­hen und keine An­ord­nung durch­ge­führt wer­den kann, die nicht vor­erst die San­k­tion eini­ger Ver­trauens­per­so­nen fin­det. (*Hört! Hört!-Rufe bei der ÖVP.*) Das ist der Tat­be­stand am West­bahn­hof. Ich be­daure, daß der Res­sort­mini­ster nicht hier ist. Ich weiß, daß der an­we­sen­de Mini­ster Maisel ihn fall­weise ver­tritt.

Ich frage nun: Wieso kommt es, daß es am West­bahn­hof einen Ver­trauens­mann gibt, der seit sei­ner In­dien­st­stel­lung am West­bahn­hof nicht eine ein­zi­ge Stun­de Dien­st ge­macht hat? (*Rufe bei der ÖVP: Hört! Hört!*) Wen ver­tritt die­ser Ver­trauens­mann? Und ist es bi­sher nicht mög­lich ge­we­sen, dort einen Ver­trauens­mann zu fin­den, der tat­säch­lich aus dem Per­so­nal des West­bahn­hofes he­raus­ge­wach­sen ist? (*Zwischenrufe. — Abg. Lackner: Wieviel Dienst macht der Herr Landtagsabgeordnete Hirsch in Mürzzuschlag? — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*) Ich stelle da­her den Tat­be­stand fest ... (*Anhaltende Zwischenrufe. — Abg. Lackner: Wie ist das in Mürzzuschlag?*)

Prä­si­dent Böhm (*das Glockenzeichen gebend*): Mei­ne Her­ren! Las­sen wir den Red­ner spre­chen, Herr Abg. Lackner!

Abg. Altenburger (*fortsetzend*): Ich stelle da­her den Tat­be­stand fest, daß die Ge­neral­di­rek­tion der Öster­reichi­schen Bun­des­bah­nen im Auf­trage des Herrn Kan­zlers und des Herrn Vi­ze­kan­zlers über den Weg der zu-

stän­di­gen Mini­sterien, also auch über das des Herrn Mini­sters für Ver­kehr und ver­staat­lichte Be­triebe, der Bahn­hofs­ver­wal­tung des West­bahn­hofes den Auf­trag erteilt hat, im Sinne des Er­su­chens des Ge­werkschafts­bun­des die Be­flag­gung durch­zu­füh­ren. Ich muß an­neh­men — und das wird auch ni­emand be­streiten —, daß die Ge­neral­di­rek­tion eine neu­trale Be­flag­gung vor­se­hen woll­te und auch vor­ge­se­hen hat.

Nun ist der Ver­trauens­män­ner­aus­schuß oder sind drei Mit­glie­der die­ses Ver­trauens­män­ner­aus­schus­ses — mir ist nicht die ge­samte Zahl be­kannt — vom Herrn Bahn­hofs­vor­stand Re­gie­rungs­rat Vi­schner ver­stän­digt wor­den, daß die Aus­schmückung der An­kunfts­halle durch­ge­führt wer­den soll. Da­rauf­hin ha­ben die drei Ver­trauens­per­so­nen dem Herrn Bahn­hofs­vor­stand er­klärt: Nicht die Ge­neral­di­rek­tion und nicht die Bahn­hofs­ver­wal­tung, son­dern wir, die Ver­trauens­per­so­nen der Eisen­bah­ner, über­neh­men die Aus­schmückung des West­bahn­hofes! Auch da­rüber wäre nichts zu sa­gen. War­um sol­len die Ver­trauens­män­ner des West­bahn­hofes zur Freu­de der je­ni­gen, die zum Ge­werkschafts­treffen kom­men, nicht den Bahn­hof selbst aus­schmücken? Man könn­te da­ge­gen kein Wort sa­gen.

Der Lei­ter des Ge­sam­töster­reichi­schen Ge­werkschafts­treffens hat die ent­spre­chen­den Fah­nen und das not­wen­di­ge Aus­schmückungs­ma­te­ri­al wie den an­de­ren öf­fent­lichen Ge­bäu­den auch dem West­bahn­hof zur Ver­fü­gung ge­stellt. Man hät­te an­neh­men könn­en, daß die Ver­trauens­per­so­nen des West­bahn­hofes das von der Ge­samtlei­tung des Ge­werkschafts­treffens zur Ver­fü­gung ge­stellte Ma­te­ri­al ver­wen­den und da­mit den West­bahn­hof schmücken. Wenn sie eine sol­che logi­sche Auf­fäs­sung ver­tre­ten und den West­bahn­hof mit den Fah­nen und dem vom Ge­werkschafts­bund zur Ver­fü­gung ge­stellten Schmuck aus­ge­schmückt hät­ten — kein Mensch hät­te sich da­rüber auf­ge­regt. Es ist ja auch sonst nir­gends et­was Ähn­liches wie am West­bahn­hof ge­sche­hen. Aber die Ver­trauens­män­ner am West­bahn­hof ha­ben ge­sa­gt: Nein, die über­par­teilichen, vom Ge­werkschafts­bund zur Ver­fü­gung ge­stellten Fah­nen kom­men für uns nicht in Frage!

Man hat auf dem West­bahn­hof ge­gen die Wei­sung des Ge­werkschafts­bun­des, un­ter Ab­leh­nung des von die­sem zur Ver­fü­gung ge­stellten Ma­te­ri­als, Par­teifah­nen, Ihre Par­teifah­nen mit den drei Pfei­len, vor­erst ganz allein an den Säulen der An­kunfts­sei­te be­festigt. (*Abg. Freund: Das ist nicht wahr! — Weitere Zwischenrufe.*)

Ich stelle fest, und Herr Mini­ster Wald­brun­ner kann es je­der­zeit be­zeu­gen — eben­so

kann der Bahnhofsvorstand Vischner jederzeit als Zeuge hierüber geführt werden, ich wiederhole es, Kollege Freund —, daß vorerst die vom Gewerkschaftsbund zur Verfügung gestellten Fahnen abgelehnt und nur Parteifahren der SPÖ auf dem Westbahnhof aufgezogen wurden. Gegen diese einseitige Schmückung des Westbahnhofes hat sogar die Bahnhofsverwaltung Stellung genommen.

Hohes Haus! Wir hatten ja keinen sozialistischen Parteitag! Es ist hier ein öffentliches Gebäude, und man kann daher nicht einseitig Parteifahren der SPÖ anbringen. Denn, wenn wir ein gemeinsamer Gewerkschaftsbund sind, dann haben Ihre Parteifahren genau so wenig wie die ÖVP-Fahren dort etwas verloren, sondern dann gelten die Fahnen des Gewerkschaftsbundes. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Nun hat aber der Herr Bahnhofsvorstand sehr bald erkennen müssen, daß die von der Generaldirektion der Bundesbahnen im Einvernehmen mit Ihrem eigenen Minister gegebene Anordnung zur neutralen Beflaggung undurchführbar ist, denn die drei Vertrauenspersonen haben erklärt: Wie der Westbahnhof beflaggt wird und welche Fahnen wir am Westbahnhof aufziehen, das entscheiden einzig und allein wir! Uns geht weder der Generaldirektor, noch die Regierung, noch auch — bitte, verehrter Herr Präsident, nicht böse zu sein — der Böhm-Schani was an! Am Westbahnhof bestimmen wir, und sonst niemand! — Das war die Antwort der drei Vertrauenspersonen. *(Stürmische Zwischenrufe. — Abg. Prinke: Das ist Diktatur! — Abg. Weikhart: Da müssen wir auf das Jahr 1934 zurückgehen! Wenn Sie es haben wollen, können wir es machen!)*

Präsident **Böhm** *(das Glockenzeichen gebend)*: Ich bitte um Ruhe! *(Ruf bei der ÖVP: Sollen wir von der Vergangenheit reden? — Abg. Weikhart: Wenn Sie es wollen, können wir es machen! Heute kann man wieder davon reden! — Abg. Prinke: Ihr habt ja angefangen!)*

Abg. **Altenburger** *(fortsetzend)*: Daraufhin hat sich der hilflose Bahnhofsvorstand an die Generaldirektion gewendet, und zwischenzeitig ist auch durchgedrungen ... *(Anhaltende Zwischenrufe. — Abg. Slavik: Redet nicht von Diktatur!)* Herr Kollege Slavik, es ist auch bei der Gemeinde Wien nicht so wie auf dem Westbahnhof, denn ich bin überzeugt, daß bei der Gemeinde Anordnungen des Magistrats durchgeführt werden. *(Abg. Slavik: Aber Ihre Partei soll nicht von Diktatur reden!)* Ich spreche darüber, Herr Abg. Slavik, daß nach den Mitteilungen des Bahnhofsvorstandes, des Verantwortlichen,

der letzten Endes das traurige Los hat, dort eine Weisung der Generaldirektion durchzuführen, er nicht imstande war, die Weisungen zu erfüllen, weil die drei Vertrauenspersonen erklärt haben: Hier geschieht nur das, was wir wollen! Und hier gibt es keine Änderung des Fahنشmuckes!

Ja noch mehr! Der Herr Generalsekretär der Österreichischen Bundesbahnen — und ich bitte, es beim Herrn Minister zu erheben oder es sich bestätigen zu lassen —, Herr Dr. Schantl, ist dann auf den Westbahnhof gekommen, und Herr Dr. Schantl hat selbst versucht, seine Weisungen in Wirksamkeit zu setzen. Daraufhin haben die drei Vertrauenspersonen, die Sie schützen, die aber meiner Ansicht nach nicht zu schützen sind, erklärt: Bevor der Fahنشmuck geändert wird, tritt der Westbahnhof in Streik! *(Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Herr Abg. Freund! Ich stelle nur das fest, was in jedem Protokoll festliegt und was Herr Minister Waldbrunner sicherlich auch erheben lassen kann.

Es hat daher der Herr Bahnhofsvorstand Vischner nicht die Möglichkeit gehabt, die auch von Kollegen Freund im Bundesvorstand des Gewerkschaftsbundes mitbeschlossene neutrale Beflaggung durchzuführen, und man hätte erwarten können, daß nun der Herr Gewerkschaftsobmann Freund und der Herr Zentralsekretär Thaler als Gewerkschafter das tun, was wir im Bundesvorstand beschlossen haben. *(Abg. Freund: Das ist ja auch geschehen! Es wäre in aller Ruhe gegangen, wenn Sie nicht gekommen wären und sich eingemischt hätten!)* Moment, darauf komme ich noch, Herr Abg. Freund!

Am 29. August — ich bitte, Hohes Haus, jetzt die Termine etwas zur Kenntnis zu nehmen —, am 29. August hat sich das abgespielt, ohne daß ich überhaupt von den Vorgängen am Westbahnhof unterrichtet war, denn bis zu diesem Termin war es ein vergeblicher Kampf der Generaldirektion gewesen, ihre Weisungen am Westbahnhof durchzusetzen. Dann kam der Sonntag, der 30. August. Es hat sich eine Reihe von Personen — nicht nur von uns, sondern auch andere — über die einseitige Beflaggung des Westbahnhofes aufgehalten, und es hat auch der Leiter des Gesamtösterreichischen Gewerkschaftstreffens, Kollege Klenner, sich auf den Westbahnhof begeben und versucht, zur Neutralisierung der Beflaggung zu kommen. Es hat Herr Präsident Böhm — das will ich ganz offen und klar feststellen — in vollkommen objektivem Verhalten alles getan, um den Kollegen Klenner zu unterstützen, damit der Westbahnhof letzten Endes so geschmückt

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1261

wird, wie es dem Ansehen des Gewerkschaftsbundes entspricht.

Es waren aber auch diese Bemühungen unseres Freundes Klenner vollkommen zwecklos; denn so, wie ich vorher erwähnt habe, daß die drei Vertrauenspersonen der Eisenbahner erklärt haben, weder der Herr Bundeskanzler, noch die Regierung, noch der Böhm-Schani, noch irgendwer außer ihnen habe da am Westbahnhof Einfluß zu nehmen, so erging es auch meinem armen Kollegen Klenner in seiner Eigenschaft als Verantwortlicher des Gewerkschaftsbundes. Die sozialistischen Fahnen blieben!

Man hat dann als Ausweg versucht, um die großen Fahnen nicht wegnehmen zu müssen, die drei Pfeile mit einem anderen Zeichen zu überkleben. Der Kollege Klenner berichtete darüber dem Herrn Präsidenten Böhm, daß nunmehr am Westbahnhof alles geordnet wäre. Die drei Pfeile an den großen Fahnen seien nicht mehr sichtbar, die kleinen Fähnchen würden ausgewechselt und alles sei jetzt in bester Ordnung. Der Herr Präsident Böhm — auch als Vorsitzenden des Hauses, glaube ich, kann ich ihn als Zeugen anrufen — hat mir mitgeteilt: Ihr braucht euch nicht mehr aufzuregen, der Westbahnhof ist so wie alle anderen Bahnhöfe in Ordnung!

Vertrauensselig, wie ich immer bin, wenn der Herr Präsident Böhm etwas sagt (*schallende Heiterkeit*), habe ich diese seine Mitteilung wortwörtlich und so überzeugt zur Kenntnis genommen, daß ich auf telephonische Anrufe, die nachher noch gekommen sind und die gesagt haben, beim Westbahnhof habe sich nichts geändert, erklärt habe: Das gibt es nicht! Man wird den Präsidenten Böhm doch nicht irreführen! Es liegt die bindende, klare Erklärung des Präsidenten Böhm vor, daß die Sache geordnet ist. Vielleicht stammt die Meinung aus einer Zeit, wo die Ausschmückung noch nicht geordnet war. Jetzt ist sie geordnet!

Am 1. September — nicht am 29. August und nicht am 30. August, sondern am 1. September —, nachdem der Präsident Böhm mir vormittag mitgeteilt hatte, daß alles in Ordnung sei, hatte ich im Auftrage des Gewerkschaftsbundes und in meinem eigenen persönlich Kollegen, die zum 3. Gesamtösterreichischen Gewerkschaftstreffen gekommen sind, am Westbahnhof abzuholen. Ich ging zum Schnellzug, der um 20 Uhr 30 hereinkommt. Er hat normalerweise 30 Minuten Verspätung. (*Heiterkeit.*) Die mußte er auch haben, denn es kamen ja sehr viele zum Gewerkschaftstreffen. Ich möchte daraus den Bundesbahnen auch keinen Vorwurf machen, denn bei einer solchen Frequenz

ist eine Verspätung erklärlich. Ich möchte es auch nicht als Angriff gegen die Bundesbahnen aussprechen, sondern ich will nur damit, daß eben diese Verspätung eingetreten ist, begründen, daß ich eine halbe Stunde Zeit hatte, um mir in Muße das anzusehen, wovon Präsident Böhm erklärt hatte, es sei nicht mehr hier.

Beim ersten Blick habe ich gesehen, daß die Fähnchen mit den drei Pfeilen unverändert in den Girlanden steckten und bei den großen Fahnen das Überpicken auch nicht ganz gestimmt hat, denn die drei Pfeile haben auf der Seite hervorgeschaut; irgendwo hat noch ein Zipferl hervorgesehen und waren die drei Giftpfeile noch vorhanden. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) Also ich muß schon sagen: So ganz geklappt hat die Geschichte auch nicht!

Ich war nicht allein auf dem Westbahnhof, sondern es waren auch andere Personen zum Empfang dort; es waren nicht nur Sozialisten dort, die beim Anblick dieser Beflaggung in helle Verzückung darüber geraten sind, daß sie endlich wieder ihre Parteifahnen sehen, sondern es waren auch solche Personen anwesend, die glaubten, daß der Westbahnhof eben kein Objekt sei, wo man einseitig parteimäßige Ausschmückungen anbringen kann. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Und die haben sich dagegen zur Wehr gesetzt. Es sind auch einige Personen, die mich erkannt haben — daß man mich kennt, dagegen kann ich ja nichts machen —, zu mir gekommen und haben gesagt: Na, Altenburger, wie ist denn das mit eurem Gewerkschaftsbund? Herr Vizepräsident, wie schaut es mit dem Gewerkschaftsbund aus? Ist das die neutrale Gewerkschaft? Sind das die Fahnen des Gewerkschaftsbundes? (*Abg. Freund: Aber, aber!*) So kamen viele! (*Abg. Freund: Ich habe es mir auch angeschaut!*)

Herr Abg. Freund! Es wäre zweckmäßiger gewesen, Sie hätten nicht hier im Hause gesprochen, sondern wären damals zu dieser Zeit auf dem Westbahnhof gewesen. Dann könnten Sie aus Erfahrung sprechen. Sie waren aber zu dieser Zeit weder vom Herrn Präsidenten Böhm noch vom Herrn Vizekanzler aufzufinden. Sie waren überhaupt nicht zu finden. (*Lebhaft anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich stelle dies fest, denn, Herr Abg. Freund, wären Sie zu finden gewesen — obwohl ich nicht gewußt habe, daß der Westbahnhof in die Hoheitsrechte des Kollegen Freund fällt —, wäre der Vorsitzende der Gewerkschaft, Abg. Freund, dagewesen, ich hätte mich genau so wenig gescheut, als ich es gegenüber dem Präsidenten Böhm tat, ihm über die Vorkommnisse am Westbahnhof

Mitteilung zu machen. Aber es sind Herr Präsident Böhm und Herr Generalsekretär Proksch Zeugen, daß wir Sie vergeblich suchten, daß wir niemanden Verantwortlichen fanden, sodaß auch Klenner nicht imstande war, einen Stärkeren zur Regelung dieser Angelegenheit zu finden, als er selbst es sein konnte.

Die drei Vertrauenspersonen am Westbahnhof haben erklärt, nur wenn der Obmann Freund zum Westbahnhof kommt, werden sie den Fahنشmuck ändern. Der Freund ist aber nicht gekommen, und es ist nichts geändert worden. *(Anhaltende Zwischenrufe.)* Ich weiß daher nicht, Herr Abg. Freund: Sind Sie mit Absicht nicht zum Westbahnhof gekommen, damit die Dinge so bleiben, oder wollten Sie sich nicht gegen die eigenen Vertrauensmänner stellen? Die Vertrauensmänner — ich wußte nicht, wie sie heißen —, alle diese drei haben erklärt, erst wenn der Freund oder der Thaler kommt, werden sie die Ausschmückung ändern.

Warum sind Sie nicht gekommen? Drei Tage, Herr Abg. Freund, hatten Sie Zeit, in Ihrem eigenen Wirkungsbereich diese Dinge von mir unbeeinflußt durchzuführen. Drei Tage! *(Ständige Zwischenrufe der Abg. Freund und Dengler.)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Aber meine Herren! Ein bisserl ruhiger, Kollege Freund! *(Abg. Slavik: Eine Dreiviertelstunde redet ein Abgeordneter beim Budget wegen drei Fahnen!)*

Abg. Altenburger *(fortsetzend)*: Ich habe, Herr Abg. Freund, nachdem es drei Tage hindurch nicht möglich gewesen ist, weder Ihnen, Herr Abg. Freund *(erneute Zwischenrufe — Präsident Böhm gibt wiederholt das Glockenzeichen)*, noch Herrn Sekretär Thaler, noch dem ehemaligen Staatssekretär Übeleis, noch irgend jemand anderem, die Sache zu ordnen, nach drei Tagen, nunmehr am 1. September, Herr Abg. Freund ... *(Lebhafte Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP. — Abg. Pölzer: So ein Scheinheiliger!)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Aber, Herr Abg. Pölzer, ein bisserl Ruhe!

Abg. Altenburger *(fortsetzend)*: ... nach 20 Uhr 30 am Westbahnhof, nachdem sich die wartenden Personen an mich wandten und ich die Berechtigung, daß sie sich an mich wandten, nicht leugnen konnte, diesen Personen gesagt: Schön, gebt jetzt Ruhe! Ich werde mich weiter kümmern und schauen, wie das weiter zu ordnen ist!

Ich ging dann zu dem Bahnhofsvorstand. Er war leider nicht anwesend; er kann ja nicht dauernd anwesend sein, das verstehe

ich auch. Ich ging daher zu dem dienstführenden Beamten, ich glaube, Pawlik hat er geheißen, und er hat erklärt: Ich kann hier nichts machen, ich bin vollkommen machtlos! Darauf ersuchte ich den dienstführenden Beamten nach ordnungsmäßiger Ausweisleistung, mich mit dem Innenministerium telephonisch zu verbinden, weil ja dieses für die Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Staates zuständig ist, wenn unsere Organe nicht imstande sind, die Ordnung herzustellen. *(Beifall bei der ÖVP.)* Als ich mich mit meiner Legitimation ausgewiesen hatte, wurde ich von dem Fahrdienstleiter selbst zum Telephon geführt, und er hat die Verbindung mit dem Innenministerium selbst hergestellt.

Da kamen drei Zivilisten, also nicht in Eisenbahneruniform, nicht dienstlich, zeternd, schreiend und brüllend in den Dienstraum des Fahrdienstleiters des Westbahnhofes und des anderen technischen Personals, das die Telegramme abfertigt und die anderen Dienstobliegenheiten durchführt, herein, rissen mir das Telephon aus der Hand *(Hört! Hört!-Rufe bei der ÖVP)* und sagten: Hier am Westbahnhof haben Sie nichts verloren! Wenn Sie nicht gleich verschwinden, werden Sie ausbanlt, zertreten, zermörschert! *(Heiterkeit bei der SPÖ.)* Das war das Geistige, Herr Abg. Freund! *(Lebhafte Zwischenrufe.)* Darüber liegt ein Protokoll vor. *(Anhaltende stürmische Unruhe. — Abg. Slavik: Räuberromantik! — Präsident Böhm gibt wiederholt das Glockenzeichen.)* Wollen Sie, Herr Abg. Freund und Herr Abg. Slavik, in das Protokoll des Journalbeamten Ihres Herrn Polizeipräsidenten Einsicht nehmen? *(Abg. Slavik: Hat er „ausbanlt“ mit b oder mit p geschrieben?)* Schauen Sie, Herr Abg. Slavik! Wenn Sie hier als Proletarier auftreten, dann muß ich Ihnen sagen, daß Ihr proletarisches Blut ja auch nicht gar so besonders ist. *(Erneute Zwischenrufe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

Meine Herren Abgeordneten, wenn Sie es für gut befinden, daß drei Zivilisten am Westbahnhof ... *(Erneute stürmische Zwischenrufe.)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Aber, meine Herren! Das ist eine unwürdige Situation! Ich muß bitten, daß die Herren Abgeordneten Ruhe bewahren!

Abg. Altenburger *(fortsetzend)*: Hohes Haus! Ich habe die Frage des Westbahnhofes nicht zur Diskussion gestellt, sondern der Herr Abg. Freund hat mich beschuldigt, daß durch mich am Westbahnhof Unruhe entstanden ist, und demgegenüber stelle ich fest, daß ich drei Tage hindurch nicht am Westbahnhof

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1263

war *(lebhaftes Zwischenrufe)*, mich drei Tage hindurch vergeblich — und der Herr Präsident Böhm ist Zeuge — auf Grund der mir zugekommenen Mitteilungen über das Präsidium des Gewerkschaftsbundes bemühte, eine Neutralisierung der Ausschmückung herbeizuführen, und erst am 1. September in Ausübung meiner gewerkschaftlichen Tätigkeit, um die Leute dort zu empfangen, erstmalig persönlich am Westbahnhof anwesend gewesen bin. *(Abg. Uhlir: Die Sorgen, die der Altenburger hat, die möchte ich auch haben!)* Herr Abg. Kysela! *(Abg. Kysela: Ich war es ja gar nicht! — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

Wenn Sie in das Unterrichtsministerium gingen und ein Diener Ihnen sagen würde: Schauen Sie, daß Sie rauskommen, sonst werden Sie ausbanlt und zertreten — ich weiß nicht, was Sie tun würden, was für ein Geschrei Sie als Abgeordneter des Nationalrates erheben würden. *(Abg. Weikhart: Wenn ich dort nichts verloren habe, muß mir das recht sein!)* Darüber, ob ich etwas am Westbahnhof verloren habe oder nicht, werden Sie mir keine Vorschriften machen; denn ich habe mich ordnungsgemäß, zum Unterschied von den drei Radaubrüdern, die dort aufgetreten sind, beim Fahrdienstleiter legitimiert und bin ordnungsgemäß von ihm telephonisch mit dem Ministerium verbunden worden, während die drei Zivilisten, die nicht im Dienst standen, unangemeldet ... *(Abg. Freund: Wer waren denn die zehn Leute, die Sie mitgebracht haben, um die Fahnen herunterzureißen? — Stürmische Zwischenrufe.)* Herr Abg. Freund! Auf das komme ich noch. Ein bißchen Geduld! Auf das komme ich schon noch. *(Stürmische Unruhe. — Präsident Böhm gibt wiederholt das Glockenzeichen.)*

Ich stelle jetzt einmal fest, Herr Abg. Freund, daß am 1. September abends die drei Personen ohne Dienstuniform in den Dienstraum eingedrungen sind, den Fahrdienstleiter behinderten und mir als Abgeordneten verwehrten, in einem öffentlichen Raum, der also nicht den Eisenbahnern als solchen gehört, im Dienstraum also, der zuständigen Stelle des Innenministeriums Mitteilung davon zu machen, daß die Erklärungen des Präsidenten Böhm unrichtig waren. *(Abg. Freund: Das ist nicht wahr!)* Herr Abg. Freund, ich habe ... *(Andauernde stürmische Zwischenrufe.)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Meine Herren! Ich möchte dringend bitten, Ruhe zu bewahren! Wenn das so weitergeht, unterbreche ich die Sitzung auf eine halbe Stunde, damit sich das Haus beruhigen kann. Das ist kein Zustand!

Abg. Altenburger *(fortsetzend)*: Ich habe über den Vorfall im Dienstraum, Herr Abg. Freund, am 1. September um 10 Uhr abends den Herrn Präsidenten Böhm in seiner Wohnung verständigt *(Abg. Slavik: Das auch noch!)* und ihm mitgeteilt, daß seine Mitteilungen vom Nachmittag unrichtig sind. Daraufhin hat mir Herr Präsident Böhm gesagt: Ich habe bereits neuerlich mit Herrn Vizekanzler Schärf gesprochen, und ich habe fernerhin Anordnung getroffen, daß sich sofort Kollege Klenner neuerdings auf den Westbahnhof begibt, um die Dinge zu ordnen! Das war am 1. September, 10 Uhr abends. Ich bin dann ... *(Neuerliche Zwischenrufe und Unruhe.)* Schreiben Sie es sich auf, und jedes Wort, das falsch ist, können Sie berichtigen! Ich stelle es unter Eid fest, wenn Sie es haben wollen; anders kann man es mit Ihnen ja nicht machen, wenn Sie immer an den Gegebenheiten zweifeln. *(Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Dr. Pittermann: Das ist ja gar nicht notwendig!)*

Ich habe dann um zirka 12 Uhr nachts — und wieder nehme ich den Herrn Klenner zum Zeugen — mich neuerlich zum Westbahnhof bemüht, um mit ihm gemeinsam eine Regelung zu treffen. Das Ergebnis? Fragen Sie Kollegen Klenner oder den Journalbeamten der Polizeidirektion, wie sich das abgespielt hat! Und ich sage es auch bei meiner vollen Verantwortung: Ich habe die sich daraus ergebende Ehrenbeleidigung nicht zur Urteilsverkündung kommen lassen, weil ich diese Kollegen nicht für schuldig halte, sondern die, die sie hineingetrieben haben. Es ist zum Ausgleich gekommen. Aber gar so human, Kollege Freund, wie Sie es darstellen, waren die Dinge nicht. Und wenn dann beim Vergleich die Bezahlung einer Buße zu leisten ist, dann hätte diese eigentlich die hinter dem Beleidiger Stehenden treffen sollen.

Es wurde dann um 1/21 Uhr nachts in Gegenwart Ihres Vertrauensmannes Kollegen Klenner folgende Zusage gemacht: Jetzt ist ohnehin Schluß mit dem Verkehr am Westbahnhof, jetzt geschieht nichts mehr, jetzt gibt's Ruhe! In der Früh' um sieben Uhr wird alles geordnet, und die Sache ist endgültig bereinigt! Das wurde um 1/21 Uhr in der Nacht in Gegenwart des Kollegen Klenner und eines Vertrauensmannes der Eisenbahner vereinbart. Aber um 1/210 Uhr war auch diese Zusage, die Sie dem Kollegen Klenner gegeben haben, nicht eingehalten, sondern um 1/210 Uhr vormittag war es genau so wie vorher. *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Erst um 11 Uhr vormittag haben wir als Gewerkschafter mit Zustimmung der Leitung

1264 29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953

des Gewerkschaftsbundes die kleinen Partei-fahnen heruntergenommen und die Gewerkschaftsfahnen dorthin gebracht, wo sie hingehören. *(Starker Beifall bei der ÖVP. — Lebhaftes Zwischenrufe bei der SPÖ. — Präsident Böhm gibt wiederholt das Glockenzeichen.)*

Ich stelle das deshalb fest, Herr Abg. Freund, weil es unrichtig ist, wenn Sie es so darstellen, als ob es eine Einzelaktion gewesen wäre, und weil es unrichtig ist, wenn Sie diejenigen verteidigen, die selbst der Herr Vizekanzler, der Herr Innenminister — anscheinend in Vertretung des Ressortministers — und der Präsident des Gewerkschaftsbundes nicht zur Ordnung zu bringen vermochten.

Und wir taten als Gewerkschafter zum Schluß das, Herr Abg. Freund, was uns im Blute liegt: Wenn der Staat und die Partei versagt, greift unsere Selbsthilfe ein, und dabei bleibt es! *(Starker Beifall bei der ÖVP. — Andauernde Unruhe.)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Meine Herren! Diese Episode ist jetzt abgeschlossen. *(Abg. Slavik: Eineinviertel Stunden hat das gedauert!)*

Als nächster Redner kommt der Herr Abg. Gredler zum Wort.

Abg. Dr. Gredler: Hohes Haus! Meine heutige Aufgabe wäre an sich nur eine sehr nüchterne gewesen, nämlich mich mit dem Zahlenmaterial — und zwar wieder, wie ich es eigentlich stets tue, mit dem Material, das mir Organe, die von Ihren Kreisen geschrieben werden, geliefert haben —, mit dem Material über den Verkehr zu befassen. Die Chance jedoch ausnützend, hier um diese Zeit nicht nur vor einem Hohen, sondern auch vor einem vollen Haus zu sprechen — denn um diese Zeit ist das Haus sonst relativ leer —, darf ich nun heute in Anlehnung an die Ausführungen meiner beiden Vorredner meinen eigenen ein kurzes Vorwort geben.

Ich habe bisher als aus Tirol Stammender angenommen, Österreich habe neun Bundesländer und wir Tiroler hätten die föderalistischeste Stimme. Wie ich nun eben erfahren mußte, haben wir ein zehntes Bundesland, nämlich den Westbahnhof, mit dem wir uns bisher zwei Stunden lang beschäftigt haben *(Abg. Prinke: Ein billiger Witz! — Abg. Stendebach: Aber trotzdem gut!)*, den Westbahnhof, in dem anscheinend der dritte Teil des Nibelungenliedes spielt, wobei die Rolle der Kriemhilde freilich unbesetzt gelassen wurde.

Aber, meine sehr Verehrten, ich würde Ihnen ja gerne konzedieren, daß Sie mit Ihren Parteisymbolen einen Bahnhof schmük-

ken, wenn es nicht Umstände gäbe, die ich Ihnen jetzt durch ein kurzes Erlebnis beweisen will. Es ist wahr, ich habe es nicht erfunden; ich bin sogar insofern in Beweisnotstand, als ich Ihnen den Namen des Betreffenden nicht sagen kann. Ich habe im Wahlkampf in einem Ort südlich von Steyr, etwa ein oder zwei Kilometer südlich dieser Stadt, gesprochen, den Namen weiß ich nicht mehr. In diesem Ort hat sich ein Arbeiter in der Diskussion zum Wort gemeldet und hat — ich möchte nicht lyrisch werden — fast tränenüberströmt gesagt, er könne für unsere Partei nicht arbeiten, weil man ihn in den Steyr-Werken deswegen an die Luft setzen würde. Man hat ihm das auch bereits angedroht.

Sie können zweifeln, ob das wahr ist. Ich versichere Ihnen, es stimmt. Und ich bin überzeugt davon, daß es, wie auch Kollege Kindl gesagt hat und wie es im Grunde genommen jedem im Haus bekannt ist, nicht nur einen, sondern Hunderte und Tausende solcher Fälle gibt, wo man die Gesinnung des einzelnen in undemokratischer Weise beugen und brechen will *(Zustimmung bei der WdU)*, und zwar viel weniger die Gesinnung derer, die Ihnen angehören, immer aber die Gesinnung derer, die uns angehören. Immer will man diese Gesinnung brechen, immer schlägt man dort hin.

Uns kann man nicht diese oder jene Fahne vorwerfen, außer wenn Sie die alte Hitler-Story herausziehen und uns Dinge nachsagen, die man uns nicht vorhalten kann, für die wir nicht zeichnen, für die wir nicht verantwortlich sind, die uns nichts angehen und die wir auch nie verteidigt haben. *(Abg. Horn: Sie nicht, Herr Doktor, aber die anderen!)* Ich stelle Ihnen anheim, auch mir gegenüber dieses häßliche Wort zu gebrauchen, das gefallen ist gegen einen Kollegen, daß ich ein „Schwindelaffe“ wäre, obwohl ich eine konkrete Sache vorgebracht habe.

Aber das ist nicht das, worüber wir uns heute unterhalten wollen. Meine Aufgabe ist es, über das Kapitel Verkehr zu sprechen. Ich habe wieder vielleicht damit zu beginnen, daß auch in diesem Kapitel die Dinge nicht so glorreich stehen, wie sie vielfach von der Koalition verkündet werden. Die Schienenbahnen — das ist allgemein bekannt — weisen Defizite auf und sehen im Wettbewerb mit dem Kraftwagenverkehr und in den, wie sie sagen, noch untermalisierten Tarifen die Hauptursache. Sie sagen, sie brauchen Investitionskapital für die Strecken, Bahnhöfe, Fahrbetriebsmittel und Werkstätten, obwohl sie bekanntlich schon über 270 Millionen Dollar im Rahmen des Long Term Investment Program erhalten haben.

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1265

Der Kraftwagenverkehr klagt über die hohen Belastungen durch Steuern, Abgaben und Zölle, über den schlechten Zustand der Straßen, über die Schwierigkeiten, die der Erneuerung und Modernisierung seines Fahrparks entgegenstehen, und über die Konkurrenz des Werkverkehrs der Schienenbahnen und der bahn- und posteigenen Kraftfahrbetriebe.

Die Flußschiffahrt klagt über Schäden an ihren Betriebsmitteln, die sie nicht rasch genug beheben kann, und über Dinge, die man nicht ändern kann. Ein weiteres Hindernis besteht darin, daß sie noch einen sehr engen Aktionsradius hat. Sie klagt, daß wertvolle Aktiven verlorengegangen sind, daß sie Verpflichtungen tragen muß und daß man ihr in dieser Richtung zuwenig geholfen hat. Sie klagt, daß die Hafen- und Umschlagsanlagen der Wiederherstellung und Modernisierung bedürfen und man auch hier nicht genügend tut.

Der Post- und Nachrichtendienst ist ebenfalls in seiner technischen Entwicklung gehemmt und auf weitere Kreditmaßnahmen — auch des Auslandes — angewiesen. Über den österreichischen Flugverkehr zu sprechen, kann ich mir hier ersparen.

Die Wirtschaft klagt im Zusammenhang mit all diesen Transportproblemen über die hohen Steuern, die sie zum Großteil auf die Defizite im staatlichen Verkehrswesen zurückführt, sie fühlt sich überlastet und fürchtet neuerliche Belastungen aus einer Erhöhung der untervalorisierten Verkehrstarife.

Dieses unerfreuliche Bild kann man nicht nur damit erklären, daß man sagt: Es war der Krieg! oder: Jetzt sind die Alliierten im Lande! Wir haben schon oft betont, daß diese Generalausreden auf die Dauer nicht mehr ziehen. Sicherlich sind sie an vielen Dingen und an weitgehenden Belastungen schuld, und viele Probleme sind zu lösen. Aber alles kann man nicht auf das Konto des Krieges und der Alliierten buchen.

Das, was wir dagegen als einen Grundfehler betrachten, ist, daß in Österreich ein verkehrspolitisches und verkehrswirtschaftliches Konzept für das gesamte Verkehrswesen fehlt. Das kommt — wenn Sie das Bundesfinanzgesetz genau studiert haben, werden Sie das wissen — auch in diesem Budget zum Ausdruck. Im Rahmen der ordentlichen Gebarung erscheinen die Eisenbahnen und die Post- und Telegraphenanstalt mit hohen kassenmäßigen Abgängen, welche die des Voranschlages 1952 einschließlich des Budgetnachtrages 1952 sogar noch übersteigen. Die Eisenbahnen haben einen Abgang von rund 930 Millionen Schilling, das ist um 57 Millionen

Schilling mehr als im Jahre 1952. Die Post hat einen Abgang von rund 83 Millionen Schilling, das ist um 139 Millionen Schilling schlechter als das Ergebnis im Jahre 1952. Die Verschlechterung ist im wesentlichen auf eine Minderung der Einnahmen der Post- und Telegraphenanstalt um 118 Millionen Schilling zurückzuführen. In den Erläuterungen sucht man vergeblich nach einer Begründung für diesen Einnahmefall. Dieses ungünstige Bild bei den Bundesbahnen im Bundesfinanzgesetz wird zu einer Zeit offenbar, wo der Inlandsgüterverkehr, um irgendwelche Vergleichszahlen zu nennen, von 2,5 Millionen Tonnen im September auf 3,3 Millionen Tonnen im Oktober gestiegen ist.

Aber auch in der außerordentlichen Gebarung weisen die Eisenbahnen und die Post die größten Erfordernisse auf, wobei gegenüber 1952 die Post den weit größeren Zugang zeigt. Dazu kommt, daß die kameralistische Einnahmen- und Ausgabenrechnung dieser beiden Verkehrszweige keinen Einblick in die Wirtschaftlichkeit ihrer Gebarung ermöglicht. Ich habe auch darüber im Ausschuß bereits gesprochen. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung, welche auch den Kapitaleinsatz berücksichtigt, ist so unmöglich, da eine kaufmännische Vermögens- und Erfolgsrechnung fehlt.

Nun ist unter unseren Forderungen, die wir im Rahmen unseres Vorbringens nach einer Verwaltungsreform schon des öfteren gestellt haben, auch jene nach einer Wandlung bei den Österreichischen Bundesbahnen. Für den Wiederaufstieg wird es vor allem notwendig sein, daß sich das Schwergewicht der Bahntätigkeit auf die Seite des kaufmännisch geführten, wirtschaftsnahen Verkehrsbeziehungsweise Beförderungsgeschäftes verlagert. Es wird eine Konjunkturbeobachtung nötig sein, eine überlegte Beförderungs- und Einnahmenpolitik, eine initiative Betriebswirtschaft, eine positive beziehungsweise qualitativ überlegene Verkehrsleistung.

Hiezu braucht man die nötigen Fachleute, hiezu braucht man Menschen, die nicht Proporzpolitiker sind, sondern etwas können. Ich will hoffen, daß etwa der jetzt, wie ich höre, in Pension gehende Generaldirektor der Bahnen, dem man die Qualifikation als Fachmann zweifellos nicht absprechen kann, wieder durch einen Fachmann und nicht etwa durch ein Protektionskind ersetzt wird.

Ich kann wieder einen objektiven Zeugen nennen, und zwar ein Schreiben des Verbandes der Eisenbahnakademiker. In diesem Schreiben heißt es: „Ein unproduktiver, extensiv arbeitender und schwerfälliger Verwaltungsapparat mit überspitzten Kontrollen und komplizierten Geschäftsausancen, mit unnötigen

Aufgabengebieten, mit unvertretbarer Rücksichtnahme auf nichts einbringende fremde Interessen, ein Verwaltungsapparat, der einen übermäßigen Aufwand mit Personal ohne besonderes Können und Planen treibt, wird sich bestimmt nicht halten können.“ Das sage nicht ich, das sagt nicht eine unserer Zeitungen, sondern sagt ein Rundschreiben des Verbandes der Eisenbahnakademiker.

Ich will noch ganz kurz auf etwas eingehen, nicht weil es an sich zu meinen Ausführungen gehört hätte, sondern weil es zu dem, was vorher bei der „Schlacht um den Westbahnhof“ und bei den anderen Dingen hier besprochen wurde, gehört — ich habe dies im Ausschuß schon erwähnt, und ich wollte es heute nicht mehr breit bringen —, das ist die Frage der Wahlordnung bei der Bundesbahn. Mein Kollege Prof. Pfeifer hat seinerzeit hier im Hause, ich glaube, es war im Frühjahr, auf die undemokratische Wahlordnung bei den Bundesbahnen hingewiesen. Auch hier gab es vor kurzem ein Ereignis, das bezeichnend ist. Und zwar wurde bei einer Sitzung des Verbandes der Eisenbahnakademiker im Eisenbahnerheim vorgeschlagen, einen Schlüssel im Vorstand oder für die Leitung des Verbandes zwischen Sozialisten und Nichtsozialisten von 4:4 zu nehmen. Man konnte sich dann dort nicht einigen und vereinbarte eine geheime Wahl. Das Ergebnis war: 44 Sozialisten und 88 Nichtsozialisten, also eine starke Mehrheit der Nichtsozialisten. Und ich bin überzeugt: Wenn man dort, wo etwa 120 bis 130 Menschen zusammen sind, wo man nicht mehr genau kontrollieren kann, was einer gewählt hat, zu einem solchen Ergebnis kommt, würde man auch sonst zu ganz anderen Ergebnissen kommen, wenn man nicht wie jetzt nach einzelnen Stellenwerken oder Bahnhöfen getrennt abstimmt. Wenn 10, 20 oder 30 Leute zur Wahl schreiten, kann man sehr leicht erraten, wer diese oder jene Stimme abgegeben hat. Wenn man in größeren Einheiten wählt und wenn man ohne weiteres die Möglichkeit hat, Wahllisten vorzulegen, dann wird es auch hier eine fairere und demokratischere Wahl geben. Aber das nur am Rande.

Ich komme zurück zum Komplex des Finanziellen, zurück zum Komplex der Kommerzialisierung. Wir glauben, daß eine solche auch notwendig ist, um die für die Verkehrsträger brauchbare Grundlage bei der Beurteilung ihrer Existenzberechtigung und bei der Stellung und Behandlung in einer von uns geforderten künftigen Verkehrsordnung entsprechend herzustellen, nämlich das Moment der Selbsterhaltung, die sogenannte Eigenwirtschaftlichkeit, die ja auch

bei der Frage der Abstimmung zwischen den öffentlichen und den privaten Verkehrsmitteln gehandhabt werden muß.

Wir bekennen uns zu einem solchen übergeordneten Konzept auch deswegen, weil wir glauben, daß man nicht nur Autobahnen bauen kann oder alles in einen Bahnhof hineinpulvern soll, sondern daß hier eine Abstimmung durchgeführt werden muß zwischen Straßenbahn, Autobahn, Verkehrsmitteln der privaten Seite und der öffentlichen Seite, seien es öffentliche Autobusse, seien es Schienenfahrzeuge, eben im gesamten Komplex des Verkehrs.

Bei dieser Frage der Eigenwirtschaftlichkeit scheint es uns auch kein Zufall, daß in Form einer Aktiengesellschaft von der Hoheitsverwaltung getrennt geführte Verkehrsunternehmungen — wie etwa Radio Austria, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — offensichtlich bessere wirtschaftliche Ergebnisse erzielen als diejenigen Unternehmungen, die die Hoheitsverwaltung selbst führt. Wir glauben daher, daß die Kommerzialisierung der Bundesbahnen und der Post und die Trennung von Hoheitsverwaltung und Betriebsgebarung ein dringendes Erfordernis ist. Natürlich gibt es Defizite, es gibt anderswo im Ausland auch Defizite, ich spreche auch keineswegs einer Reprivatisierung von Bahn und Post das Wort. Es gibt gemeinschaftliche Aufgaben, und auf diesem Sektor sollen sie auch im Interesse der Gesamtheit bestehen, aber auch diese gemeinschaftlichen wirtschaftlichen Aufgaben kann man kommerziell abrechnen und führen.

In den Vereinigten Staaten hat das verstaatlichte Telegraphensystem ein Passivum, ich glaube, von 7 Millionen Dollar zu verzeichnen, während gleichzeitig das private Bell Telephone System ein ebenso hohes Aktivum aufweist. Man sieht also, daß sich auch auf diesem Sektor tatsächlich für die Privatwirtschaft sprechende Momente zeigen, wobei ich Ihnen aber konzedere, daß man deshalb noch nicht bei uns an eine Reprivatisierung, wohl aber zu einer Rentabilitätsrechnung und Kommerzialisierung schreiten müßte.

Daß man über die Luftfahrt nicht viel sprechen muß und daß sie ein Stiefkind ist, ist ja bereits im Ausschuß genügend erwähnt worden. Aber leider wird auch die wichtige Donauschiffahrt von uns zuwenig gestützt. Die Donauschiffahrt geht auf das Jahr 1830 zurück. Ihre eigentliche kommerzielle Stoßrichtung ist der Südosten, nicht der Binnenverkehr. Es ist bekannt, daß diese Wege heute noch nicht offenstehen, aber trotzdem scheint es uns unrichtig, daß der ohnehin geringfügige Betrag für Förderung der Schiff-

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1267

fahrt laut Kapitel 24 Titel 2 § 1 von 735.000 S im Jahre 1952 auf 368.000 S im Jahre 1954 herabgesetzt wurde. Es gibt Punkte, wo man bei Gott viel besser sparen könnte als hier. Gleichzeitig weist beispielsweise der Verwaltungsaufwand für die Handhabung der Schiffsahrtspolizei eine Steigerung von 986.900 S im Jahre 1952 auf 1.260.000 S auf.

Für die Donauschiffe (Investitionen) war 1952 der sehr geringe Betrag von 4.250.000 S vorgesehen. Im Budgetvoranschlag 1954 ist darauf verwiesen, daß diese Vorsorge nunmehr unter Kapitel 18 Titel 1 § 2 aufgenommen ist. Dort ist im globalen Ansatz, der für verschiedene Zwecke dient, eine Detaillierung überhaupt nicht vorgenommen worden. Welcher Betrag ist also für den so wichtigen Wiederaufbau der Donauflotte vorgesehen? Welcher Plan besteht für die Errichtung der Donauflottille, damit Österreich als Donaustaat seiner Wirtschaft billigere und devisensparende Transporte zur Verfügung stellen kann? Weniger für Verwaltung, mehr für Transportmittel und für Transportwege!

Meine sehr Verehrten! So, wie die Agenden des Verkehrswesens auf die verschiedenen Ministerien aufgeteilt sind, erscheinen auch die Vorsorgen für den Verkehr unter den verschiedensten Kapiteln. Es ist hier schwer, einen Gesamtüberblick zu finden. Sie finden Ansätze unter Kapitel 19: Land- und Forstwirtschaft, Kapitel 20 Titel 4: Fremdenverkehrsförderung und Verkehrswerbung, Titel 6: Kraftfahrwesen, Kapitel 21 Titel 2: Bundesstraßen, Kapitel 21 Titel 6: Donau und Donauhäfen. Diese Teilbeträge sind zumeist unzulänglich und lassen eine Abstimmung nach volkswirtschaftlichen Verkehrsbedürfnissen, eine klare Einsicht in die Problematik vermissen. Wie diesmal erstmalig eine Aufgliederung des Bundesvoranschlags 1954 nach Kriterien einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung aufgestellt wurde, so sollte auch eine verkehrswirtschaftliche Gesamtrechnung aller Verkehrszweige vorgenommen werden und als Grundlage für die Schaffung eines Rahmens für eine Verkehrsteilung und -koordination dienen.

Die Ungleichheit in der Behandlung verschiedener Verkehrszweige gibt es auch nicht nur im lebendigen Geschäft, gibt es auch nicht nur bei den Investitionen für die Anlagen, es gibt sie sogar bei den Pensionisten und bei der Wahrung alter, angestammter Pensionsrechte bei den Verkehrsunternehmen. Ich meine jetzt kein politisches Problem, und ich meine jetzt nicht etwa die Frage der „Ehemaligen“, der Stiefkinder dieser Pensionsregelung, nein, ganz etwas anderes. Über die Pensionen der Bediensteten der

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft scheint im Bundesfinanzgesetz nichts auf. Diese Pensionisten klagen über die Zurücksetzung gegenüber den Pensionisten der Bundesbahn und der Post, deren Pensionen den Pensionen des Bundes angeglichen worden sind. Sind die erworbenen Pensionsrechte der Bediensteten verstaatlichter Verkehrsbetriebe anders zu werten als die der staatlichen? Es ist doch klar, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach den schweren Kriegsverlusten aus eigenem eine wesentliche Besserstellung ihrer Pensionisten nicht leisten kann. Bei den Bundesbahnen war die Ausrede immer der Überhang der Pensionisten. Warum behandelt man hier Menschen nach zweierlei Recht? Es muß also die Frage an den Herrn Minister gestellt werden, welchen Valorisierungsfaktor die pragmatischen Pensionisten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegenüber dem der Pensionisten der Bahn und der Post aufweisen und was man hier in Richtung einer Gleichstellung in der Wahrung verbriefter Pensionsrechte zu tun gedenkt.

Zu dem Gebiet der Arbeiterkammerbeiträge habe ich bereits gesprochen. Im Ausschuß habe ich seinerzeit die Aufklärung des Herrn Ministers bekommen, daß das, was ich als Begründung für meine dortigen Ausführungen angegeben habe, ein Durcheinandermischen von zwei Faktoren sein soll. Ich will das Thema hier nicht wiederholen, aber eine Antwort war das dennoch nicht, und eine zufriedenstellende Antwort wird wohl der Zukunft vorbehalten bleiben.

Das entscheidende Problem im Verkehrswesen ist die Sanierung der Schienenbahnen. Darüber habe ich eingangs auch schon gesprochen. Es muß verlangt werden, daß der Haushalt der Schienenbahnen im Laufe der Zeit zumindest ausgeglichen wird, das ist also ein kaufmännisches Postulat, ein betriebswirtschaftliches Postulat, aber auch eine volkswirtschaftliche Forderung im Interesse aller Steuerzahler.

Vergleichen Sie mit anderen Gesetzen: Das schweizerische Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 wählte die Fassung, daß die Bundesbahn — die Schweizerische Bundesbahn — „unter Wahrung der Interessen der schweizerischen Volkswirtschaft nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben und zu verwalten ist“. Das Reichsbahngesetz von 1924 und 1930 enthielt folgende Bestimmung: „Die Deutsche Reichsbahn hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.“ Der kaufmännische Grundsatz wird neben den betriebswirtschaftlichen gesetzt.

Das letzte Bundesbahngesetz der Bundesrepublik Deutschland vom Jahre 1952 verlangt eine entsprechende mittlere Linie zwischen der Befolgung gesunder kaufmännischer und betriebswirtschaftlicher Grundsätze bei Wahrung der Integrität der Volkswirtschaft. Abgesehen von den Ostblockstaaten, wo die Eisenbahnen reine Staatsbetriebe sind, liegt die Verantwortung für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in allen um uns herum liegenden Ländern, wie die Schweiz, Frankreich, Belgien, Deutschland, nicht in der Ministerialinstanz, sondern bei selbständigen Körperschaften, und mehr und mehr kommt überall das von uns geforderte Prinzip der Kommerzialisierung zum Durchbruch.

Wir glauben, daß eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung betriebswirtschaftlichen Grundsätze im öffentlichen Verkehrswesen auch ein nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen eingerichtetes Rechnungswesen ist, um — wie ich schon eingangs forderte — eine Vermögens-, Kosten- und Ertragsrechnung zu erstellen, um Wirtschaftspläne auf weite Sicht aufstellen zu können, um einen Vergleich zwischen der wirtschaftlichen Planung und dem wirtschaftlichen Ergebnis, eine Kontrolle des richtigen Konzeptes und auch den Vergleich der Ergebnisse der einzelnen Verkehrsmittel anstellen zu können.

Die Sanierung der Bundesbahn und überhaupt des gesamten Verkehrswesens wirft also rechtliche, wirtschaftliche und technische Fragen auf, sie erfordert Maßnahmen in der Rechtsform, in der Organisation, in der Finanz- und Betriebswirtschaft sowie selbstverständlich in der technischen Ausstattung der einzelnen Verkehrsunternehmungen. Und wie immer können wir im Budget eigentlich nicht finden, daß hier wirklich ein weiträumiges Konzept sichtbar ist, daß man hier wirklich von den erforderlichen Maßnahmen auf dem rechtlichen, auf dem wirtschaftlichen, auf dem technischen Sektor sprechen kann. Aber vielleicht ist es dort so wie in allen anderen Punkten der Koalition: Durch ein Hin- und Herziehen ergibt sich natürlich keine Möglichkeit einer solchen weitschauenden Konzeption, denn derjenige, der gerade am Strang stärker gezogen hat, behält dann punktweise Recht.

Die Geschäftsleitung des Wirtschaftskörpers hat über die ungeminderte Erhaltung der treuhändig übernommenen Vermögenswerte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu wachen. Sie hat die Erkenntnisse der Betriebswirtschaftslehre, Betriebsabschreibungs- und Erneuerungspolitik entsprechend zu berücksichtigen, und sie wird nach Ablauf einer Sanierungsperiode eine auf finanzielle Selbsterhaltung gerichtete Ge-

schäfts- und Investitionspolitik zum Zwecke einer optimalen Leistungsfähigkeit und einer Berücksichtigung der Wünsche der Steuerträger zu entfalten haben. Sie hat natürlich das Recht — und auch das wurde schon im Ausschuß betont —, über unzumutbare Maßnahmen, die ihr im öffentlichen Interesse aufgebürdet werden, Rechnung zu legen und für dadurch nachweisbar entstandene untragbare Mehrleistungen Ersatz zu verlangen.

Ich habe im Ausschuß von der historischen Last gesprochen, dem Überhang der Pensionen, der allerdings, das hat mein Kollege Kindl schon richtig unter Beweis gestellt, auf die unglückselige Unrechtsgesetzgebung nach 1945 zurückzuführen ist, darüber hinaus auf Kriegsschäden, die zweifellos nicht allein von den Bundesbahnen getragen werden können, sondern auch von der Allgemeinheit mitgetragen werden müssen.

Der nach unseren Prinzipien nunmehr zur Sanierung gekommene Betrieb muß dann seine eigenen Wirtschaftsergebnisse klar und offen ausweisen und dem gesamten Personalkörper und der Öffentlichkeit die Ergebnisse der eigenverantwortlichen Wirtschaftsführung laufend vor Augen führen können. Die Bilanzen und Erfolgsrechnungen des sanierten Betriebes müssen das Bild eines kreditfähigen Unternehmens zeigen und für die notwendigen finanziellen Investitions- und Betriebsmittel werben.

Wenn diese künftige Sanierung der Finanzgebarung sichergestellt ist, wird man an eine administrative Rekonstruktion schreiten müssen, etwa so, wie sie der Verband der Eisenbahnakademiker in seinem Rundschreiben selbst besprochen hat. Hierbei wird es notwendig sein, mit Hilfe einer Wirtschaftsanalyse gerade für diese administrative Rekonstruktion die einzelnen Aufgabenbereiche und die Arbeitsvorgänge zu prüfen und die Zuteilung der einzelnen Geschäfte, der Agenden nach dem Wirtschaftlichkeits- und Zweckmäßigkeitsprinzip durchzuführen und zu einer richtigen Gliederung zu kommen, von der Generaldirektion an über die Gebietsdirektionen, die nachgeordneten Ämter, die Untergliederungen der Fachdienste bis zu den Meistereien. Man wird einen Überhang an Verwaltungspersonal auf diese Weise beseitigen können und neben der Beseitigung dieser Problematik eine Senkung der Unkosten bei den Bundesbahnen durch Möglichkeiten erreichen, die sich durch eine Vereinfachung im Frachtaufbau und in der Frachtenabrechnung ergeben — es ist ja gerade zwischen der Schweiz und Österreich ein Abkommen über Warenmuster im Werden oder geschaffen worden —, ferner

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1269

durch Errichtung von Sammelzentralen für Stückgut mit gleichzeitiger Aufhebung vieler Gütertarife und durch Organisation des An- und Abtransportes bei Lastwagen.

Immer mehr tritt die Selbstkostenrechnung auch im Verkehrswesen in den Vordergrund, und ohne das französische System, das dort seit neuestem Platz greift, für unbedingt richtig zu halten, möchte ich doch den Herrn Minister darauf hinweisen. Es ist dort die Tarifgestaltung und die Frachtenstaffelung in einen gewissen Zusammenhang mit der industriellen Selbstkostenrechnung gebracht worden. Die französischen Bahnen haben sogar das sonst allgemein angewandte Wertprinzip im Tarifsystem hinter die Berücksichtigung der Selbstkosten im Eisenbahngüterverkehr zurücktreten lassen. Ich weiß nicht, ob das für Österreich unbedingt der richtige Weg wäre, aber jedenfalls wird er genau zu prüfen und zu studieren sein.

Wenn nun unsere Eisenbahnverwaltung nach diesem von mir skizzierten Vorschlag und nach sicher auch dort vorhandenen Plänen, die bisher nur noch nicht greifbar gewesen sind, endlich, und das ist eine Forderung, man könnte fast sagen, eines Jahrzehnts, an eine endgültige Regelung ihres Rechnungswesens herantritt, dann muß sie — und daher meine Beispiele von der Schweiz, Frankreich und Westdeutschland — auch die Ergebnisse der internationalen Studien im Rahmen des Transportkomitees des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen, aber auch anderer internationaler Vereinigungen, die eine solche Vereinheitlichung des Tarifwesens sogar auf einer inter-europäischen Basis zum Ziele haben, beachten müssen.

Sie wissen, meine sehr Verehrten, daß in Europa seit geraumer Zeit eine Reihe von spezialisierten internationalen Organisationen besteht, deren Kompetenz sich auf die einzelnen Verkehrsmittel, wie Eisenbahn, die Straßen usw. erstreckt. Auf der anderen Seite gibt es wieder Organisationen allgemeinen Charakters, die diesen gesamten Komplex betrachten, wie die OEEC, die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen, den Straßburger Europa-Rat, die Montan-Union und dergleichen mehr. Es gibt auf dem Sektor der Verkehrsmittel, besonders der Bahnen selbst, die Union de Berne pour les Transports Internationaux par Chemins de Fer, die in Bern das Office Central des Transports Internationaux unterhält, das Internationale Arbeitsamt in Genf, das den sozialen Sektor der geplanten Zusammenarbeit beleuchtet, schließlich die Union Internationale des Chemins de Fer, Union Internationale des Transports Routiers, Fédération Routière

Internationale, Union Internationale de la Navigation Fluviale, Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile, Fédération Internationale des Associations des Transporteurs, den Internationalen Verband der Transportarbeiter und die Internationale Handelskammer.

Ich habe Sie mit dieser Aufzählung lediglich deshalb gelangweilt, um Ihnen die Fülle dieser Organisationen aufzuzeigen und zu zeigen, wie wichtig das, was wir für richtig halten und fordern, nämlich eine Koordination des Verkehrswesens auf innerstaatlichem Gebiet, in bezug auf die Verhandlungen mit diesen zahlreichen internationalen Körperschaften ist, damit diese nun irgendwo zentral zusammenlaufen.

Sie werden auch wissen, daß bei der Konferenz der europäischen Verkehrsminister, die im Jänner 1953 in Paris auf Initiative des damaligen französischen Verkehrsministers André Morice abgehalten wurde und an der sich neben Frankreich auch Deutschland, Österreich, Belgien, Holland, Luxemburg, Italien und interessanterweise die Schweiz sowie auch die Vereinigten Staaten von Amerika als Beobachter beteiligten — später sind dann Jugoslawien und Spanien dazugekommen —, diese Fragen besprochen wurden. Die Konferenz der acht Verkehrsminister hat eine Reihe praktischer Beschlüsse zum Zwecke der besseren Koordination der europäischen Verkehrsmittel gefaßt.

Vor ganz kurzer Zeit, ich glaube vor zwei Wochen, haben in Luxemburg die Sachverständigen des Transportwesens bei der Hohen Behörde der Montan-Union getagt, und auch sie haben für den Eisenbahnsektor innerhalb der Schumanplan-Staaten bestimmte Absichten geäußert. Es wird wichtig sein, daß wir hier dabei sind. Wir sind ja ein Teil des internationalen EUROP-Güterwagenpools, durch den im Bereich von zehn Ländern eine rationelle Wagenwirtschaft eingeführt wurde für den die Grenzen überschneidenden Verkehr, wobei der Güterwagenpark gegen eine Mietberechnung gemeinsam benützt wird. Auf diesem Wege besonders mitzuarbeiten, erscheint uns ein entscheidendes Erfordernis zu sein.

Schuman, der vormalige französische Außenminister, hat zu dieser ganzen Problematik ein sehr gutes Wort gesprochen. Er sagte: Qui dit accord en principe, dit désaccord en effet — wer nur im Prinzip ja sagt, ist in der Tatsache dagegen. Es heißt also, sich nicht nur mit tönenden Worten zu dem Vereinigten Europa zu bekennen, sondern in den konkreten Dingen sich führend zu beteiligen, bahnbrechend mitzuwirken, mit-

1270 29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953

zuarbeiten, aber auch, damit wir erfolgreich mitarbeiten können, die nötigen Voraussetzungen zu schaffen, denn wenn wir zu einem Güterwagenaustausch, zur Standardisierung des Eisenbahnmaterials, zu der Vereinheitlichung von Fracht und Tarifen, zu einer Koordination der Investitionen, zu einer Begünstigung des internationalen Straßenverkehrs durch vereinfachte Zollvorschriften und andere Formalitäten, zu einer Förderung des Baues und des Betriebes der Binnenwasserstraßen kommen, wenn es zu einem solchen gemeinsamen Konzept kommt, dann müssen wir auch in Österreich eine gemeinsame Ausgangsbasis und ein gemeinsames Konzept auf dem Gebiete des Verkehrswesens haben, das wir jetzt vermissen müssen, worin wir ein schweres Versäumnis der Koalition sehen.

Wir müssen zu diesem gemeinsamen Konzept kommen, denn das, meine sehr Verehrten, ist ein Weg in ein einiges Europa. Es ist der automatisch gegebene Weg, der Weg der Eisenbahn, der Schienenweg, der ununterbrochene Verkehr von Menschen und Gütern, der auch zusammenführt und gerade dieses Europa zusammenführt; denn wir sind nach Osten abgeschlossen, und auf der anderen Seite ist das Meer. Kein Weg zu einem Vereinten Europa ist so beständig, so zwangsläufig wie dieser mit den Mitteln der Verkehrsunternehmungen.

Wir müssen uns freilich auch einmal klar sein, welche Schwierigkeiten einem Vereinten Europa entgegenstehen: die kulturellen Verschiedenheiten, die Tatsache, daß wir noch kein gemeinsames europäisches Recht, keine europäischen Symbole, keine Embleme haben, daß sich der Staatsaufbau immer in partikulären Räumen abgespielt hat, daß die natürlichen internationalen gemeinschaftsbildenden Kräfte unendlich gering sind gegenüber dem Partikularismus, daß eine universelle Kirche mit der Reformation aufgehört hat und daß selbst von der Universalität des Sozialismus nicht mehr die Rede sein kann, ja sich selbst im kommunistischen Lager nationale Blöcke gebildet haben und bilden werden. Kurz, diese Gemeinsamkeit ist auf jenen Sektoren am besten durchzuführen, die zwangsläufig zur Gemeinsamkeit führen.

Daher auch von unserem europäischen Gesichtspunkt aus eine Bejahung der europäischen Verkehrsintegration. Zu dieser Verkehrsintegration auf gesamteuropäischer Ebene kommt aber die Unterstreichung der Notwendigkeit einer innerösterreichischen Koordination, ein kommerziell verantwortlicher Aufbau der Verkehrsmittel schließlich und damit die Möglichkeit, die Steuerzahler auf weite Sicht zu entlasten und Bahnen herzustellen,

die tatsächlich auf kommerzieller Basis geführt werden.

Eine Reihe von konkreten Forderungen möchte ich hier noch anbringen. Ich werde Sie damit nicht lange in Anspruch nehmen. Ich werde heute nicht vom Westbahnhof sprechen, das ist wahrlich genug getan worden, ich darf aber darauf hinweisen, daß es in Wels, Attnang, Schwarzach-St. Veit und in Bruck an der Mur — der Bahnhof dort ist übrigens eine schauerliche Bruchbude — keine Unterführungen gibt, obwohl ein sehr starker Verkehr vorhanden ist. Allerdings ist es dort nicht so wichtig wie in Steindorf zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim, wo auch vor einiger Zeit ein Unfall vorkam, weil dort manche Züge durchfahren und andere stehenbleiben, während in Bruck und in den vorher angeführten Bahnhöfen fast alle Züge stehenbleiben, sodaß die Gefährdung nicht so groß ist. Ich glaube, daß — zumal mich auch regionale Faktoren gebeten haben, dies zur Sprache zu bringen — solche Sicherheitsübergänge und Unterführungen vor allem in den genannten Orten von Bedeutung wären.

Ich darf weiter den Herrn Minister bitten, sein Augenmerk auch neben der sehr wichtigen Frage der Elektrifizierung gerade in dem Sinn des vom Kollegen Freund erhobenen Postulats „Modernisierung des Verkehrs“, „Besser reisen, bequemer reisen“ auf die Forderung zu lenken, daß auf die Waggonen und insbesondere auf die Reinlichkeit mehr geachtet werde. Ich will das Hohe Haus nicht mit Fragen der sanitären Einrichtungen belasten oder erfrischen, ich darf aber erwähnen, daß hinsichtlich der Heizanlagen einiges im argen liegt. Ich fuhr selbst neulich nach Linz. Ein Teil des Triebwagens war unterkühlt, bei der Rückfahrt dagegen gab es eine infernalische Hitze. Wenn man nicht die Heizung voll abgestellt hätte, wäre man geröstet worden. Wäre es nicht möglich, einen Heizkörper zu schaffen, bei dem man tatsächlich die Wärmegrade regeln kann? Wäre es nicht möglich, Klimaanlage einzubauen, neue Wagen mit entsprechend breiteren Sitzen zu schaffen? Ich hätte noch einige Dinge anzuregen.

Ich verstehe, daß man nicht alle Angelegenheiten erledigen kann, aber jedenfalls muß jede Forderung nach Verbesserungen und Modernisierungen aufgegriffen werden. Der technische Fortschritt ist immer irgendwie revolutionär. Das liegt im Sinn der Zeit. Ich erinnere mich da an einen Ausspruch, den ich in einer Zeitung gelesen habe, der vom „Grafen Bobby“ stammen könnte. Als man im Jahre 1840 auf der Schienenbahn der Nordwestbahnstrecke den Dampfbetrieb einführte, hat also ein solcher damaliger „Graf Bobby“ gesagt: Wozu

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1271

das, wo doch der Stellwagen nach Stockerau nicht einmal voll ist?

Ja, das allein, daß die Züge da und dort nicht ganz voll sind, daß einmal da und dort Lücken im Verkehr auftreten, ist keine Begründung dafür, daß man die Verkehrsmittel nicht besser ausgestaltet. Vielleicht wird damit auch der Auslands- und Inlandsreiseverkehr wieder gesteigert. Das würde sich auch in kommerzieller Hinsicht auswirken.

Eine weitere Anregung: Es ist nach meiner Ansicht eine schwere Belastung, daß die Leute, die die Südbahnstrecke benützen, gezwungen sind, in Wien in den Rom-Zug um 20 Uhr einzusteigen und in Kärnten — die meisten Benutzer dieses Zuges fahren nicht nach Venedig oder Rom — um drei, vier oder halb fünf Uhr früh in Villach oder St. Veit auszusteigen. Es wäre besser, man führte den Zug um 22 Uhr, damit er in Kärnten, wo doch 90 Prozent der Leute aussteigen, am Morgen ankommt, oder man bringe eine andere Lösung, indem man einen Lokalzug bis Kärnten hinunterführt.

Auch bei der Westbahn ist es ähnlich. Ein Zug wäre nötig, der um 18 Uhr nach Salzburg geht, wenn also die Büros schon alle geschlossen sind. Ein solcher Zug fehlt, eine Frage, die freilich nicht so entscheidend ist wie die, wie der sehr unzureichende Verkehr nach dem Süden verbessert werden könnte. Es fiel mir auf dieser Strecke noch etwas auf. In einem nach dem Süden verkehrenden Zug müssen die Leute viel schlechter reisen, die Züge sind nicht gerade in einem komfortablen Zustand. Hingegen gibt es in den Zügen, die von Wien nach Süden abgehen, ein Wanderbuffet, im Westen aber vermißt man das sehr, weil man bei Triebwagenschnellzügen in den Stationen oft nicht die Zeit hat, sich im Blitztempo etwas zu besorgen.

Ich habe mir erlaubt, hier nur einige der Probleme vorzubringen. Man könnte viele anführen. Man könnte zum Beispiel auch verlangen, daß die Privateisenbahngläubiger zu ihrem Recht kommen. Sie sind meines Wissens bereits an die Regierungsparteien herangetreten. Ich will aber nicht ihre Chancen begraben, indem ich den Unglücklichen mit einem Antrag zu helfen versuche, denn dann haben sie vielleicht auf lange Zeit hinaus keinerlei Möglichkeit, zu ihrem Geld zu kommen. Ich erwähne das nur nebenbei und gehe schweigend über dieses Problem hinweg in der Hoffnung, daß sich vielleicht die Regierungsparteien wirklich auch einmal dieser Armen annehmen werden.

Meine sehr Verehrten! Ich habe nur einige Detailprobleme erwähnt. Wie ich schon sagte, wäre noch sehr vieles zu diesem Kapitel

vorzubringen. Ich kehre in meinem Schlußsatz zu dem zurück, was wir eingangs schon gefordert haben: Wege zu suchen, die zu einer Rentabilitätsrechnung und zu einer Kommerzialisierung führen müssen. Ich bin mir, das habe ich auch heute und im Ausschuß schon gesagt, der Schwierigkeiten und der Notwendigkeit eines Abbaues der historischen Lasten bewußt, was ich vermisste, sind die Schritte, die Ideen, die Pläne, die dazu führen. Wenn wir nicht zu einer Abstimmung des Verkehrswesens und zur Rentabilität des Verkehrswesens auf dem innerstaatlichen Sektor kommen, dann bleiben wir bei jener gesamtwirtschaftlichen Integration Europas zurück, die unser aller Herzensanliegen ist, soweit wir uns zu den demokratischen Parteien bekennen. Dies aber ist vor allem der Wunsch aller jener, die die politische Nachfolge als junge Generation Österreichs antreten. (*Starker Beifall bei der WdU.*)

Präsident **Hartleb** (*der inzwischen den Vorsitz übernommen hat*): Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abg. Stampler das Wort.

Abg. **Stampler**: Hohes Haus! Die Ausführungen des Kollegen Altenburger sind mir noch so stark in Erinnerung, daß ich eingangs darauf zurückkommen muß. Er hat gesagt, es liege ihm etwas im Blut. Das hat man auch während seiner Rede gespürt: Blut durchpulst das Gehirn, und diese Durchpulsung ist auch in allen seinen Äußerungen zum Ausdruck gekommen. Es wäre ihm wahrscheinlich zu empfehlen, sich vom Arzt ein Blutreinigungsmittel verschreiben zu lassen, damit er dann ruhiger argumentiert, um nicht über die „bösen“ Eisenbahner vom Westbahnhof so zu sprechen. Wenn man ihm zuhört und unsere Eisenbahner nicht kennt und mit ihnen nicht in Berührung käme, könnte man den Eindruck gewinnen, das müßten doch lauter Kannibalen sein. Es war da von „Ausbanln“ und „Zertreten“ und ähnlichem die Rede. Aber ich kann Ihnen im Namen der Eisenbahner und meiner Parteifreunde versichern: Herr Altenburger wird nicht „ausbanlt“; er bleibt uns erhalten! (*Heiterkeit.*)

Hohes Haus! Ich möchte mich mit der Frage dieses Kapitels beschäftigen, mit der sich die meisten der Redner beschäftigt haben, und zwar mit dem Gebiet, das im Bericht am wenigsten vermerkt ist, mit dem Komplex der verstaatlichten Betriebe. Als erster Redner hat sich der Herr Abg. Koplenig dazu geäußert. Der Abg. Koplenig ist ja mit Österreich an und für sich nicht zufrieden. Er ist auf alles böse, was mit Österreich zusammenhängt. Und warum soll es bei den verstaat-

lichten Betrieben anders sein? Er hat kritisiert, daß in der Frage des Ausbaues des Werkes Ybbs-Persenbeug gar nichts vorwärtsgehe, daß man auf diesem Gebiete nichts unternehme. Ich glaube, der Herr Abg. Koplenig und seine Parteifreunde dürften schon einiges erfahren haben, und durch den Umstand, daß diese Ausführungen hier teilweise durch den Rundfunk übertragen werden, ist er dazu verleitet, so zu tun, als ob er es allein verlangt hätte und es dann deshalb geschieht. Aber er braucht es nicht zu verlangen.

Erstens: Der Ausbau des Kraftwerkes Ybbs-Persenbeug ist im Gange. Sofort nach Übergabe der Anlagen von Ybbs-Persenbeug durch das sowjetische Element wurden die Vorarbeiten eingeleitet, und sie werden weitergeführt. Zweitens: Das Projekt wird jetzt auf den letzten Stand der technischen Erkenntnisse gebracht. Drittens: Der Bau wird in vollem Ausmaß in der ersten Hälfte des Jahres 1954 begonnen werden können. Viertens: Eine Aufforderung, den Bau zu beginnen, ist nicht erforderlich, da Minister, Ministerium und die Österreichischen Donaukraftwerke A. G. aus eigenem alles Notwendige unternommen haben.

Ich glaube, damit ist die Forderung des Kollegen Koplenig nach Ausbau dieses Werkes hinfällig, und sie stellt das dar, was sie wirklich ist — ein Propagandamittel, das über den Rundfunk durch die Kommunistische Partei hinausgetragen werden soll: Wir sind die Tausendsassas, wir bringen es vorwärts!

Ich möchte mich noch kurz mit der Kritik des Abg. Koplenig beschäftigen, soweit sie auf die angeblich unsozialen Methoden in den verstaatlichten Betrieben Bezug nimmt. Ich werde auf die Frage der Böhlerwerke eingehen.

Es ist Tatsache und nicht zu bestreiten, daß die Böhlerwerke zum Abbau gezwungen waren. Aber das war kein Akt der Bösartigkeit, sondern zwingende Notwendigkeit, eine Notwendigkeit, die mit dem internationalen Stahlmarkt zusammenhängt. Die Betriebsräte und die Betriebsdirektion — davon bin ich überzeugt — haben sich schweren Herzens zu einer solchen Maßnahme entschlossen, weil es für beide klar ist, daß jeder Abbau für die Betroffenen die allergrößten wirtschaftlichen Schwierigkeiten bringt. Aber es ist ja eine erkleckliche Zahl von Arbeitern abgebaut worden, und der Herr Abg. Koplenig tut so, als ob es lauter Mitglieder seiner Partei gewesen wären. Ich kann Ihnen versichern, daß unter diesen Abgebauten in diesem Bereich zum geringsten Teil Kommunisten waren, schon deswegen,

weil es ja gar nicht so viele Kommunisten gibt. Wir mußten leider schweren Herzens auch zulassen, daß unsere Parteianhänger und auch solche, die keiner Partei angehören, entlassen wurden. Freilich waren es auch Mitglieder der Kommunistischen Partei, die vom schweren Los der Arbeitslosigkeit betroffen worden sind.

Wenn aber der Abg. Koplenig hier mit dem Vorlesen verschiedener Schreiben und durch seine Kommentare einen solchen Vorwurf, wenn schon nicht direkt ausgesprochen hat, aber durchklingen ließ, so sei ihm gesagt, daß das Mitgliedsbuch der Kommunistischen Partei kein Freibrief auf einen Posten in den verstaatlichten Betrieben ist. Weiters muß ich feststellen, daß dies weder in der verstaatlichten Industrie noch in einem anderen Wirtschaftsbetrieb möglich ist.

Ich komme nun in meinen Ausführungen zu den Dingen, die im Budgetausschuß behandelt worden sind. In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses haben die Abg. Köck und Weinmayer von der ÖVP Bemühungen an den Tag gelegt, Kritik an den verstaatlichten Betrieben zu üben. Ich komme in meinen späteren Ausführungen noch darauf zurück. Auch die heutigen Ausführungen haben gerade in dieser Hinsicht wenig Positives gebracht, abgesehen von den Äußerungen des Abg. Köck, soweit sie positiv waren.

Es ist nun, um den Tatsachen gerecht zu werden, meine Aufgabe, das zum Ausdruck zu bringen, was sich in den verstaatlichten Betrieben tatsächlich abspielt, wie gearbeitet wird und mit welchem Erfolg. Ich bringe in Erinnerung, daß das 1. Verstaatlichungsgesetz am 26. Juli 1946 und das 2. Verstaatlichungsgesetz am 26. März 1947 vom Nationalrat beschlossen worden ist. Um verschiedene falsche Auslegungen richtigzustellen, die man in der Öffentlichkeit hört und die dann und wann in der Presse aufgestellt werden, möchte ich feststellen, daß die verstaatlichten Betriebe ihre Steuern restlos bezahlen und daß alle Behauptungen, die verstaatlichten Betriebe hätten keine Leistungen aufzuweisen, sie müßten sowieso vom Staat erhalten werden, und wenn ein Defizit entstehe, müsse es der Staat decken, von den Wolken heruntergeholt und nur von Gehässigkeit diktiert sind.

Des weiteren stelle ich fest, daß jeder dieser Betriebe, jeder einzelne Betrieb, eine selbständige kommerzielle Rechtspersönlichkeit ist, die nur unter der Oberaufsicht des Ministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe steht, und daß die Betriebe für sich das Recht haben, ihre Lohn- und Sozialpolitik zu gestalten, aber auch trachten müssen, die Produktion so

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1273

einzurichten, daß die Waren und die Produkte, die dort erzeugt werden, auf dem Markt Absatz finden. Ich habe in Ausübung meines Berufes Gelegenheit, sowohl mit Direktionen der verstaatlichten als auch mit solchen der nicht verstaatlichten Industrie in Berührung zu kommen, und kann ruhigen Gewissens die Feststellung machen, daß in bezug auf Verantwortungsbewußtsein die Direktionen der verstaatlichten Betriebe die gleiche Gewissenhaftigkeit und Verbundenheit zum Betrieb aufbringen, wie dies in Privatbetrieben der Fall ist. Jedenfalls ist damit der Beweis erbracht, daß es nicht unbedingt irgendwelcher Privatkapitalisten bedarf, um Betriebe wirtschaftlich und mit Erfolg zu führen. Arbeiter und Angestellte und auch die für die Betriebe verantwortlichen Direktionen müssen immer bemüht sein, aus ihren Betrieben das Bestmögliche herauszuholen, und das geschieht ohne Zweifel in den verstaatlichten Betrieben. Deshalb darf man auch die beiden Parlamentsbeschlüsse der Jahre 1946 und 1947 bezüglich des 1. und 2. Verstaatlichungsgesetzes als absolut fruchtbringend bezeichnen.

Soweit sich die Arbeiter und Angestellten an die Zeit zurückerinnern, in der diese nunmehr verstaatlichten Betriebe noch in privatkapitalistischen Händen lagen, können sie mit Genugtuung feststellen, daß diese Betriebe heute nicht so wie damals als politischer Machtfaktor verwendet werden, sondern im Dienst der Allgemeinheit arbeiten.

In Deutschland wurde der Faschismus zum größten Teil von den Hüttenbaronen und Stahlmagnaten finanziert. Bei uns in Österreich hat es aber vor allem die Alpine Montan nicht fehlen lassen, namhafte Beträge zur Finanzierung faschistischer Organisationen auszuwerfen. Ja gerade von diesen Betrieben wurde die Reaktion gefördert und vorwärtsgetrieben. Heute dienen diese Betriebe nicht mehr einem politischen Ziel. Wenn der Herr Abg. Koplenig von Kapitalansammlungen gesagt hat, daß etwa die deutschen Kapitalisten befriedigt werden sollen, so gestatte ich mir, aufmerksam zu machen, daß die am 26. Juli 1946 und 26. März 1947 gefaßten Beschlüsse zur Verstaatlichung der im Gesetz genannten Betriebe in diesem Haus einstimmig gefaßt worden sind. Also auch die Kommunisten haben damals mitgestimmt. Sie haben zwar seit damals zweimal ihren Namen geändert, aber das macht nichts, es sind noch immer die gleichen Personen.

Der § 1 des 1. Verstaatlichungsgesetzes sagt: „Hiefür ist eine angemessene Entschädigung zu leisten; die näheren Vorschriften trifft ein besonderes Bundesgesetz.“ Dieses besondere Bundesgesetz ist noch zu erlassen.

Der § 4 des Verstaatlichungsgesetzes sagt: Die Eingänge aus Kaufpreisen und Erträgen der verstaatlichen Anteilsrechte, Unternehmungen und Betriebe sind, soweit sie nicht zu Entschädigungen verwendet werden, einem Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen zuzuweisen, der — nach dem Kompetenzgesetz vom Jahre 1949 — vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe verwaltet wird. Der Investitionsfonds soll Eigentum des Staates bleiben, jedoch außerhalb der ordentlichen Staatsgebarung für Investitionen zur Verfügung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe stehen.

Der Entwurf eines Entschädigungsgesetzes liegt bereits vor. Es wird aber die Textierung des Staatsvertrages maßgebend sein, inwieweit Entschädigungen an die ehemaligen Besitzer geleistet werden können. Jedenfalls kann nicht der heutige Wert dieser Betriebe maßgebend sein, sondern der Wert vom Jahre 1946. Der Wert der Betriebe im Jahre 1946 ist aber äußerst problematisch, da diese Betriebe durch Kriegseinwirkung und spätere Demontagen viel von ihrem tatsächlichen früheren Wert eingebüßt hatten.

Der Herr Abg. Koplenig und seine Parteifreunde haben zwar in den Jahren 1946 und 1947 für diese Verstaatlichungsgesetze gestimmt, aber seine wirkliche Einstellung zur Frage der Verstaatlichung hat der Abg. Koplenig schon im Jahre 1945 zum Ausdruck gebracht, als er einer Gewerkschaftsdelegation, die bei einer Vorsprache die Verstaatlichung forderte, antwortete: Darüber, ob verstaatlicht wird, werden nicht die Österreicher entscheiden, sondern die Russen! Die Österreicher haben zur Niederwerfung des Faschismus viel zu wenig beigetragen! (*Abg. Koplenig: Von wem haben Sie das?*) Das hat der Abg. Koplenig im Jahre 1945 dieser Gewerkschaftsdelegation gesagt. (*Abg. Koplenig: Die Namen nennen! Lügner!*) Maisel, Hummel, Teply, auch Ihr Parteifreund Kunst war dabei. Bitte, es ist noch zu bemerken, daß der Herr Abg. Koplenig in der Frage der verstaatlichten Betriebe noch in den Jahren 1946 und 1947 ein kurzes Zwischenspiel gehabt und jetzt wieder zu sich zurückgefunden hat. So wie er im Jahre 1945 gegen die Verstaatlichung war, ist er es auch heute noch. Darüber gibt es keine Diskussion. (*Abg. Koplenig: Namen nennen! Lügner!* — *Abg. Dr. Tschadek: Hat er die Namen nicht deutlich genannt?*) Ich brauche nicht die Namen zu nennen, der Koplenig hat das gesagt. Sie haben das zu widerlegen! (*Abg. Koplenig: Lügenschippel!*)

Wenn die verstaatlichten Betriebe mancher häßlichen Kritik unterzogen werden — das ist

1274 29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953

heute auch schon geschehen —, so möchte ich doch darauf verweisen, daß vom Partei-standpunkt völlig unabhängige Fachleute ein ausgezeichnetes Urteil über die verstaatlichten Betriebe fällen. Am 19. November 1953 besuchte der Präsident der Stahlkommission der OEEC, Mister Henry Montadon, die Erzberganlage. Dieser erste europäische Experte bezeichnete sowohl die in Österreich gemachten Investitionen als auch unsere Arbeitsweise als vorbildlich.

Nun einige Hinweise auf den Beschäftigtenstand in den verstaatlichten Betrieben. Ich möchte das mitteilen, damit das Hohe Haus den Eindruck hat, daß es sich hier — wenn man irgendwelche Betrachtungen anstellt und Kritik übt — doch um hunderttausende Menschen handelt. Im Durchschnitt des Jahres 1949 waren in den verstaatlichten Unternehmungen einschließlich der Beschäftigten auf den Energiebaustellen 91.164 Personen beschäftigt. Am 30. September 1953 waren es 102.826 Personen. Das ist ein um 11.662 Personen höherer Beschäftigtenstand als im Jahre 1949. Von diesen 102.826 Personen sind 13.629 auf den Energiebaustellen und 89.197 Personen in den Betrieben beschäftigt. Von den 89.197 Beschäftigten sind 72.065 Arbeiter und 17.132 Angestellte. In der Zahl der Arbeiter sind 3000 gewerbliche Lehrlinge enthalten. Bedarf es eines besseren Beweises für die fruchtbringende Tätigkeit der verstaatlichten Betriebe auch in bezug auf das Bemühen um die Vollbeschäftigung?

Ich habe früher darauf verwiesen, daß im Jahre 1946 die Betriebe der verstaatlichten Industrie schlecht oder zum Teil überhaupt nicht eingerichtet waren. Ich kann nun aber mitteilen, daß bis zum 30. November 1953 aus ERP-Mitteln ein Betrag von 4.553,679.000 S investiert worden ist. Hievon entfallen auf die Energiewirtschaft 2.344,267.000 S. An Eigenmitteln hat die verstaatlichte Industrie 2.033,280.000 S investiert. Es ist damit zu rechnen, daß bis Ende 1953 weitere 800 Millionen Schilling aus eigenen Mitteln investiert werden, sodaß sich bis zum Ende des Jahres 1953 die Investitionen aus Eigenmitteln ohne die ERP-Hilfe auf zirka 2.833,000.000 S belaufen werden.

Marktmäßig gesehen ist festzustellen, daß die Betriebe der verstaatlichten Industrie im gesamten gerechnet 45 Prozent ihrer Erzeugnisse exportieren und 55 Prozent im Inland absetzen. Dieser Export — der Herr Abg. Koplenig und seine Parteifreunde mögen sich beruhigen — geht nicht nur nach dem von ihnen so viel gelästerten Westen, sondern nach fast allen Staaten der Erde und zu einem

keineswegs unbedeutenden Teil auch in die Ostblockstaaten.

Ich möchte nun noch das von den Gegnern so gern als Propagandamittel verwendete Argument, der Minister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe nehme eine Monopolstellung ein, die sich auf die Personalpolitik dieser Betriebe sehr einseitig auswirke, widerlegen.

Der Herr Abg. Weinmayer hat in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses die unmögliche Behauptung aufgestellt, daß jede Aufnahme in die verstaatlichten Betriebe durch das Sekretariat des Ministers erfolge. Ich habe anfangs meiner Ausführungen darauf hingewiesen, daß jeder dieser Betriebe eine kommerziell selbständige Rechtspersönlichkeit ist und daß die Betriebsführungen bemüht sein müssen, die Arbeit nutzbringend zu gestalten. Es gehört schon eine blühende Phantasie dazu, einer in Wien tätigen Hilfskraft des Ministers zuzumuten, beurteilen zu können, ob in Judenburg, Kapfenberg, Donawitz oder anderswo ein Schlosser, ein Dreher oder Walzwerkerarbeiter körperlich und fachlich geeignet ist, zur Arbeit aufgenommen zu werden. Ich habe Ihnen früher auch über die Investitionen Mitteilung gemacht und die Milliardenbeträge genannt, die aus eigenen Mitteln aufgebracht worden sind. Diese Milliardenbeträge mußten aber erarbeitet werden. Ich kann Ihnen daher versichern: Bei der Aufnahme von Arbeitern ist maßgebend, daß der Betreffende gewillt ist, zu arbeiten, und auch das entsprechende Verantwortungsgefühl in den Betrieb mitbringt. Mit Ihrer Parteibuchlegende aber kann man kein Kilogramm Stahl oder Eisen erzeugen.

Ich glaube vielmehr, Herr Abgeordneter, es geht Ihnen gar nicht so sehr um die Unterbringung von Menschen, die schwere Arbeit leisten müssen, als vielmehr darum, Schreibtische in diesen Betrieben zu besetzen. Nehmen Sie zur Kenntnis, daß diese Betriebe Produktionsstätten sind! Produziert wird nicht an Schreibtischen, sondern in Werkshallen. In diesen Betrieben können aber nicht mehr Schreibtische besetzt sein, als es die Produktion verträgt.

Es wurde hier mehr durch Zwischenrufe als durch Ausführungen behauptet, daß die Personalpolitik in den verstaatlichten Betrieben auf jeden Fall kritisiert werden müsse. Man behauptet immer wieder, daß bei Aufnahmen Bedacht darauf genommen wird, welcher Partei jemand zugehöre, ob Parteifreund oder nicht Parteifreund. Es werde nicht auf die fachliche Qualität gesehen, sondern auf die parteimäßige Zugehörigkeit.

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1275

Ich kann es mir nicht verwinden — der Herr Präsident wird es mir gestatten —, ich habe hier einen Brief, den ich jetzt zur Verlesung bringe:

„Linz, 16. 2. 1948.

O.ö. Bauernbund Linz (Donau), Seilerstätte 14.

An den Herrn Ortsgruppenobmann von ...
Betr.: Ärztestellenausschreibungen.

Lieber Herr Obmann!

In der Amtlichen Linzer Zeitung Nr. 5 vom 30. 1. 1948 verfügt die oberösterreichische Landesregierung die Ausschreibung sämtlicher Gemeindearztstellen von Oberösterreich, welche seit dem Jahre 1945 entweder provisorisch besetzt wurden oder noch vakant sind. Die SPÖ setzt alles daran, diese Gelegenheit zu benutzen, ihre Leute in die Dörfer hinauszubringen in der Gewißheit, daß der Gemeindearzt in der Gemeinde einen maßgeblichen politischen Einfluß haben wird.

Wir bitten daher, sofort folgendes bekanntzugeben:

1. Ist der derzeitige provisorische Gemeindearzt der Kandidat der ÖVP-Ortsgruppe? — Wenn ja, dann wird von unserer Seite keine Gegenkandidatur erfolgen.

2. Ist der derzeitige Gemeindearzt von der ÖVP-Ortsgruppe nicht in Aussicht genommen, so bitten wir um sofortige Mitteilung, ob schon ein ÖVP-Kandidat vorhanden ist, da sonst sofort von hier aus die Vorstellung von Kandidaten in die Wege geleitet wird.

Es darf nicht vorkommen, daß ein Posten dadurch verlorengeht, weil die ÖVP durch irgendwelche widrige Umstände ihren Kandidaten nicht durchbringt und dann mangels Gesuchen von ÖVP-Ärzten ev. ein Sozialist Gemeindearzt wird. Wir bitten, sich diesbezüglich sofort mit den Obmännern aller drei Bünde der ÖVP und mit dem ÖVP-Obmann Ihrer Ortsgruppe selber sowie mit dem Bürgermeister Ihrer Gemeinde, wenn er der ÖVP angehört, und mit dem Herrn Pfarrer ins Einvernehmen zu setzen.

Alle diese Herren haben mit gleicher Post denselben Brief bekommen.

Nachdem die Ausschreibung, sobald sie eingeleitet ist, mit vier Wochen befristet ist, bitten wir Sie, diese wichtige Angelegenheit sehr dringend zu behandeln und uns nach Ihrer persönlichen Rücksprache mit den oben genannten Herren sofort die erbetenen Mitteilungen zu machen.

Mit recht herzlichen Grüßen

Felix Kern e. h.“

Hier handelt es sich um Ärzte, und beim Arzt handelt es sich um das Vertrauen. Das ist Ihre Personalpolitik! Da nehmen Sie keine Rücksicht darauf, daß es um die Gesundheit der Menschen geht, da ist es Ihnen wichtiger, daß einer Ihrer Partei angehört. Es ist immer recht, wenn Sie es machen, und wenn Sie es machen, ist es gut. Das ist Ihre Personalpolitik, und so, wie Sie es machen, muten Sie es uns zu.

In den Betrieben muß Verantwortungsbewußtsein gefordert werden, denn sie sind gezwungen, einer schweren Konkurrenz standzuhalten. Die Behauptung, daß auf einen Arbeitsplatz nur Sozialisten kommen, ist ein billiger Propagandaschlager. Es kann Ihnen jederzeit bewiesen werden, daß diese Behauptung nur eine Behauptung ist und keineswegs den Tatsachen entspricht. Es ist, wie ich früher bemerkt habe, nicht richtig, daß der Minister Einfluß auf die Aufnahmen ausübt. Das ist eine alleinige Angelegenheit der zuständigen Direktion, und wenn der Herr Abg. Kindl und noch einige andere die Sozialisten als böswillige Kerle bezeichnet haben und sagten, daß die sozialistischen Vertrauensmänner in den Betrieben ihr Unwesen treiben, möchte ich auf das verweisen, was ich schon gesagt habe, daß ich Gelegenheit hatte und immer wieder diese Gelegenheit habe, die Direktionen kennenzulernen, und daß die Direktionen sich das ihnen zustehende Weisungsrecht vorbehalten und die Aufnahmen und Entlassungen nach der fachlichen Verwendungsfähigkeit beurteilen. Es ist eine Herabsetzung dieser in den Direktionen leitend wirkenden Fachleute, wenn man ihnen zumutet, daß sie sich von den Betriebsräten zu Paaren treiben lassen. (Abg. Dr. Kraus: Tun sie auch!)

Lassen Sie mich noch mitteilen, welche Zusammensetzung — das hat mit der Personalpolitik auch zu tun — die Aufsichtsräte dieser Betriebe haben. Es sind von den Vorständen 26 Angehörige der Volkspartei, 11 Angehörige der SPÖ und 15 Beamte der verschiedenen Ministerien. Nur zu einem geringen Teil handelt es sich hier um Beamte des Ministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe. Es ist weiters festzustellen, daß sich in den vorerwähnten Aufsichtsräten 233 Personen der ÖVP, 183 der SPÖ, 5 des VdU, 6 politisch Unbekannte, 13 Parteilose und 1 Mitglied der KPÖ befinden. Bei einer Zusammensetzung der Aufsichtsräte in diesem Verhältnis ist es selbstverständlich, daß auch die Vorstände gleich gewertet werden müssen.

Abschließend bringe ich Ihnen den Standpunkt der Sozialistischen Partei in der Frage der verstaatlichten Betriebe zur Kenntnis. Die Sozialistische Partei dankt allen Arbeitern

und Angestellten der verstaatlichten Industrie für ihre Mühe, diese Betriebe so erfolgreich zu gestalten. Laut und deutlich muß heute, in der Zeit, da so viel von der erfolgten Stabilisierung der Wirtschaft geredet wird, gesagt werden, daß die Arbeiter und Angestellten der verstaatlichten Betriebe, insbesondere die der Kohlenbergbaue, in der Zeit der größten Not an ihr Vaterland gedacht haben und aus diesen Betrieben, die zum größten Teil Trümmerhaufen waren, ertragreiche Produktionsstätten schufen.

Es machen sich heute Reprivatisierungstendenzen bemerkbar, die wir auch aus den Ausführungen des Herrn Abg. Köck vernommen haben. Diese Tendenzen werden von der Sozialistischen Partei in jedem Falle strikt abgelehnt, denn wenn die Allgemeinheit, der Staat, im Jahre 1946 und 1947 in Erfüllung wirtschaftlicher Notwendigkeiten diese Betriebe verstaatlichte, weil keine andere Kraft als nur der Staat, also die Gesamtheit der Staatsbürger, imstande gewesen ist, diese trostlose Situation zum Bessern zu wenden, so besteht heute kein Anlaß, diese nun gewinnbringenden Betriebe in die private Hand zurückzuführen.

Das gleiche gilt auch für die verstaatlichten Banken. Diese allein wären ebenfalls niemals imstande gewesen, sich ohne die Hilfe des Staates zu ihrem heutigen Stand emporzuarbeiten. Es würde kein Abgeordneter dem österreichischen Volk einen guten Dienst erweisen, wenn er diese Reprivatisierungsbestrebungen unterstützte. Die in den Jahren 1946 und 1947 beschlossenen Verstaatlichungsgesetze haben ihren Nutzen in den vergangenen Jahren voll und ganz bewiesen, diese Maßnahmen gerechtfertigt, und es wird die Sozialistische Partei Österreichs jederzeit dafür eintreten, daß dieser erfolgreichende Zustand auch erhalten bleibt. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Hartleb: Von der SPÖ wurde ich aufmerksam gemacht, daß der Herr Abg. Koplenig in Zwischenrufen den Herrn Abg. Stampler dreimal mit dem Worte „Lügner“ beschimpft hat. Ich habe aus dem stenographischen Protokoll feststellen können, daß das richtig ist. Ich erteile deshalb dem Herrn Abg. Koplenig den Ordnungsruf.

Als nächster Redner kommt zum Wort der Herr Abg. Nedwal. (*Unruhe.*)

Abg. Nedwal: Hohes Haus! Schon die freundliche Begrüßung, die mir zuteil wurde, beweist, daß Sie mir warmes Interesse entgegenbringen werden. Wenn ich mich zum Kapitel Verkehr und verstaatlichte Betriebe zum Wort gemeldet habe, so deshalb,

weil ja das Kapitel Verkehr uns Burgenländern und insbesondere den Südburgenländern immer wieder besondere Sorgen bereitet.

Meine Damen und Herren! Wenn man die Erfolge und die Aufbauarbeit in puncto Verkehr objektiv beurteilt, so muß man sagen, daß sehr viel Erfreuliches festzustellen ist. Nichtsdestoweniger müssen wir aber mit Bedauern feststellen, daß sich unsere berechtigten und wiederholt zum Ausdruck gebrachten Wünsche leider bisher noch immer nicht erfüllt, beziehungsweise keine Berücksichtigung gefunden haben.

Ich möchte nicht wiederholen, daß mein Wahlbezirk, der Bezirk Güssing, der einzige Bezirk Österreichs ist, der ohne jeden Bahnanschluß ist. Ich möchte auch nicht Klage führen über die Ursachen des ungeheuren Defizits der Österreichischen Bundesbahnen, obwohl ich nicht ganz der Meinung bin, die heute hier zum Ausdruck gebracht wurde. Wenn ich die Zahl der Ruhebezugsberechtigten mit der Zahl der Beschäftigten vergleiche, so scheint mir die Ursache für das ungeheure Defizit einigermaßen erklärlich zu sein. Ich bin auch nicht der Ansicht, die heute hier zum Ausdruck gebracht wurde, daß man bei der Bundesbahn Leute pensionieren muß, um jüngeren Arbeitskräften einen Arbeitsplatz zu verschaffen, und besonders dann kann ich diese Auffassung nicht teilen, wenn diese pensionierten Bundesbahnbeamten und Angestellten noch voll arbeitseinsatzfähig sind.

Und nun zum Fremdenverkehr. Der Fremdenverkehr ist derzeit in Österreich Trumpf. Wenn man eine Verkehrstagung mitmacht, so muß man erleben, daß alles, alle Vorkehrungen, alle Planungen, alle Fahrpläne usw. nur auf einen Punkt abgestimmt sind: auf den Fremdenverkehr. Ich weiß schon, daß der Fremdenverkehr einen sehr wesentlichen Faktor in der österreichischen Wirtschaft darstellt, aber wir Burgenländer, insbesondere wir Südburgenländer, haben jahrelang darauf gewartet, daß der Segen der Fremdenverkehrsförderung auch auf uns früher oder später ausstrahlen wird. Leider hat sich das bisher noch nicht bewahrheitet, und wir haben in nächster Zukunft noch keine Aussicht, daß das der Fall sein wird. Ich weiß ganz gut, daß das Burgenland niemals ein ausgesprochenes Fremdenverkehrsland sein wird, aber nichtsdestoweniger weiß ich auch, daß die Urlauber, insbesondere die Wiener Urlauber, ganz gerne in das Burgenland kommen würden, in dieses billige und gastfreundliche Bundesland, besonders seit der Abschaffung der Zonenkontrolle, wenn man ihnen nur halbwegs annehmbare Verkehrsmöglichkeiten schaffen würde.

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1277

Nun, wie sieht der ganze Verkehr im Burgenland aus? Wir haben derzeit im Süden des Landes eine sehr begrüßenswerte Eisenbahnverbindung; erst seit kurzer Zeit haben wir zwei Triebwagenzüge. Der eine fährt vormittags bis Rechnitz und der zweite nachmittags bis Mogensdorf.

Wenn ein Uneingeweihter sich diesen Fahrplan ansieht, so muß er zu der Feststellung kommen, daß mit diesen zwei Triebwagen das Verkehrsbedürfnis des südlichen Burgenlandes voll und ganz befriedigt ist. Diejenigen aber, die die Verhältnisse näher kennen, müssen etwas anderes feststellen. Sie müssen feststellen, daß der Großteil der südburgenländischen Bevölkerung nur dann eine Möglichkeit hat, am selben Tag noch den Heimortort zu erreichen, wenn sie Wien mit dem Triebwagen am Vormittag verlassen.

Nun kommt es oft vor, da ja das Burgenland kein Landesinvalidenamt, kein eigenes Landesgericht, keine eigene Finanzlandesdirektion hat, daß die Leute gezwungen sind, die Bundeshauptstadt aufzusuchen, und auf diese Weise genötigt sind, in Wien zu nächtigen. Wenn sie dann ein bißchen ungeschickt sind und die Verkehrsverhältnisse nicht ganz genau kennen, so kann es passieren, daß einer in seinem Bezirksvorort oder in einem Nachbarbezirksvorort ein zweites Mal übernachten muß.

Ich möchte daher wohl sehr bitten und habe das bereits auch im Verkehrsausschuß getan, daß hier bei der Erstellung der einzelnen Autobusfahrpläne darauf etwas mehr Rücksicht genommen wird. Wir müssen immer wieder feststellen, daß in einer Bahnstation der Postautobus fünf oder zehn Minuten vor Ankunft des Wiener Schnellzuges einfach wegfährt, weil dort einige Dutzend Fabriksarbeiter oder Fabriksarbeiterinnen nicht gewillt sind, eine Viertelstunde oder halbe Stunde zu warten. Ich meine in diesem Falle die Bahnstation Fürstenfeld, Herr Minister. Ähnliche Dinge spielen sich in Güssing ab. Sie wissen, daß das Burgenland geographisch und verkehrstechnisch sehr ungünstige Verhältnisse hat. Wenn jemand nach Eisenstadt fährt — ich möchte hier den Bezirk Jennersdorf besonders hervorheben — oder auch nach Wien, und er kommt in Güssing mit dem Autobus an, so kann es ihm passieren, daß der Autobus, der von Güssing nach Jennersdorf fährt, fünf Minuten vor Ankunft des Wiener oder Eisenstädter Autobusses weggefahren ist, obwohl der Autobus in Jennersdorf ungefähr eine Stunde oder noch mehr auf die Ankunft des Zuges zu warten hat. Das sind alles Dinge, die man lächerlich findet, über die wir uns wiederholt mit den zuständigen Stellen

unterhalten haben und deren Abschaffung man uns versprochen hat. Das ist aber bis heute nicht geschehen.

Eine andere Angelegenheit. Wir haben ganze Täler, wo es überhaupt keinen Autobusverkehr gibt und wo man es nach wiederholten Vorstellungen und Aussprachen und Absprachen endlich dazu gebracht hat, daß ein Autobus geführt wurde. Dieser wurde aber nach drei Monaten wegen zu geringer Frequenz wieder eingestellt. Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn der Südburgenländer, welcher Berufsgruppe und welcher Partei immer er angehört, auf der einen Seite mit seinem Steuerschilling zum Defizit der Österreichischen Bundesbahnen sein Scherflein beiträgt und man ihm auf der anderen Seite sagt: Mein lieber Freund, das ist ein unrentables Geschäft, hier kann man eine Autobuslinie nicht aufrechterhalten!, fragt er sich natürlich: Gehören wir denn überhaupt noch zu Österreich, sind wir noch ein Bundesland Österreichs? Jetzt sagen Sie mir: Was soll der gewählte Vertreter des Bezirkes diesen Leuten dann sagen, auch wenn er nicht der ÖVP angehört? Was sollen wir diesen Leuten sagen? Wir können sie nur trösten und ihnen sagen: Wir sind in einer angespannten finanziellen Lage! und so weiter. Es wird, es wird, es wird! Und die Leute sind jetzt schon so weit, daß sie sagen: Auf alle diese Redereien geben wir nichts mehr, wir wollen endlich Taten sehen!

Auf noch etwas möchte ich Ihre Aufmerksamkeit lenken, das ist die Post. Ich weiß nicht, wie sich der eine oder der andere von den Herren oder von den Damen des Hauses hier verhalten würde, wenn er gezwungen wäre, für einen Brief, den ihm irgend jemand geschrieben hat und der ordnungsgemäß frankiert ist, zusätzlich noch etwas zu bezahlen. Und bei uns ist es leider so, so sonderbar es klingt. Wir haben in den meisten Gemeinden des südlichen Burgenlandes — ich gebe zu, daß es Klein- und Kleinstgemeinden sind — höchstens dreimal wöchentlich eine Zustellung. Wenn in der Zeit zwischen diesen bestimmten Zustelltagen jemand das Glück oder das Unglück hat, einen Expresbrief oder ein Telegramm zu bekommen, so hat er dafür je nach der Entfernung bis zu 15 S zu bezahlen. Was würden Sie, meine Damen und Herren, die Sie in größeren Orten wohnen, dazu sagen? Bei uns ist es leider eine Selbstverständlichkeit.

Etwas anderes sind die Postämter. Infolge ihrer geringen Frequenz haben sie eine sehr kurze Amtszeit. Sie haben nur einige wenige Stunden im Tag offen, und außerhalb dieser Amtszeit ist das Postamt gesperrt. Wenn

jetzt jemand durch irgendeinen Umstand gezwungen ist, das Telefon in Anspruch zu nehmen, so ist das ein Ding der Unmöglichkeit. Man kann nur während dieser zwei, drei Stunden am Tag telefonieren. In der übrigen Zeit ist ein Telefongespräch ein Ding der Unmöglichkeit.

Zum Schluß möchte ich Ihnen noch etwas sagen: Es ist heute schon so viel über die verstaatlichten Betriebe gesprochen worden, es ist pro und kontra gesprochen worden. Ich möchte mich weder der einen noch der anderen Ansicht anschließen, aber eines muß ich schon feststellen, daß wir Bauern, und nicht nur die burgenländischen Bauern, sondern sämtliche Bauern Österreichs, es nicht verstehen können, daß jene Produkte, die in den verstaatlichten Betrieben erzeugt werden, in Österreich eine Mangelware darstellen und von Tag zu Tag im Preis steigen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Hartleb**: Zum Worte ist niemand mehr gemeldet.

Damit ist die Debatte über diese Gruppe geschlossen.

Der Herr Spezialberichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Ich unterbreche die Sitzung auf 10 Minuten.

Die Sitzung wird um 15 Uhr 15 Minuten unterbrochen und um 15 Uhr 25 Minuten wiederaufgenommen.

Präsident **Hartleb**: Die Sitzung ist wieder eröffnet.

Wir kommen nunmehr zu dem Entwurf des Textes des **Bundesfinanzgesetzes** für das Jahr 1954 selbst samt Anlagen Ia bis Ic (Hauptübersichten), dem **Dienstpostenplan** und dem **Systemisierungsplan der Kraftfahrzeuge** des Bundes.

Ich bitte den Generalberichterstatter, Herrn Abg. Grubhofer, um seinen Bericht.

Generalberichterstatter **Grubhofer**: Die Erstellung des Bundesvoranschlages fällt dem Grunde nach in den Kompetenzbereich der Vollziehung des Bundes. Die Grundlagen hierfür sind die Art. 5 und 6 des Verwaltungs-entlastungsgesetzes vom Jahre 1925 sowie die Bundeshaushaltsverordnung vom Jahre 1926. Die Bundesregierung hat demgemäß sämtliche im Laufe des Finanzjahres zu erwartenden Ausgaben und Einnahmen in einen Bundesvoranschlag aufzunehmen. Die Erstellung des Bundesvoranschlages obliegt dem Bundesminister für Finanzen. Zur Grundlage hat er die Teilvoranschläge, die von den obersten Verwaltungsbehörden zu verfassen sind, zu

nehmen. Den so erstellten Bundesvoranschlagsentwurf hat die Bundesregierung in Befolgung des Art. 51 des Bundes-Verfassungsgesetzes spätestens zehn Wochen vor Ablauf des Finanzjahres dem Nationalrat vorzulegen. Art. 51 des Bundes-Verfassungsgesetzes zählt zu jenen Bestimmungen der Bundesverfassung, die dem Nationalrat die Mitwirkung an der Vollziehung des Bundes auftragen. Daher ist der Bundesvoranschlag dem Nationalrat zur Genehmigung vorzulegen.

Die Genehmigung des Bundesvoranschlages durch den Nationalrat erfolgt in Gesetzesform, das heißt in den vorgeschriebenen Lesungen. Als bindende Grundlage der Gebarung des Bundes gilt aber einzig und allein das Bundesfinanzgesetz. Das Bundesfinanzgesetz enthält den Bundesvoranschlag als Anlage, und es wird dieser daher Teil eines Bundesgesetzes.

In Anlehnung daran besagt Art. I des Bundesfinanzgesetzes 1954, daß als Grundlage der Gebarung des Bundeshaushaltes im Jahre 1954 die im Bundesvoranschlag 1954, der dem Finanzgesetz beigeschrieben ist, und in den einen Bestandteil desselben bildenden Geldvoranschlägen der Monopole und Betriebe bezifferten Bruttoausgaben und Bruttoeinnahmen zu gelten haben.

Art. II enthält im Abs. 1 die sich aus dem Bundesvoranschlag für das Jahr 1954 ergebenden Schlußsummen der Ausgaben und Einnahmen der ordentlichen und der außerordentlichen Gebarung sowie die Summe des Abganges der ordentlichen Gebarung und des Gesamtgebarungsabganges.

Art. II Abs. 2 des Bundesfinanzgesetzes für 1954 verlangt, daß der Abgang in der ordentlichen Gebarung durch Ersparungsmaßnahmen zu bedecken ist, es sei denn, daß durch Mehreinnahmen ein Ausgleich zustandekommt.

Zur Bedeckung der Ausgaben der außerordentlichen Gebarung verlangt Art. II Abs. 3 des Bundesfinanzgesetzes die Heranziehung eventueller Mehreinnahmen und Ausgabenersparungen der ordentlichen Gebarung, soweit sie nicht zur Beseitigung ihres veranschlagten Abganges in Anspruch genommen werden, sowie die Heranziehung von Kassenbeständen und Erlösen aus Kreditoperationen.

Art. III Abs. 1 des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1954 bestimmt, daß Ausgaben, auch wenn sie im Bundesvoranschlag und in den Geldvoranschlägen vorgesehen sind, nur dann gemacht werden dürfen, wenn sie zur Erfüllung rechtlicher oder gesetzlicher Verpflichtungen oder zu produktiven Zwecken sowie zum Wiederaufbau oder zur Fort-

führung der Verwaltung im sparsamsten Ausmaß zwingend notwendig sind.

Abs. 2 des Art. III weist auf die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen hin, die für die Gebarung und Verrechnung gelten. Wesentlich unter diesen Bestimmungen sind die von mir eingangs meines Referates erwähnten Verordnungen und Gesetze. Danach dürfen unvermeidliche Kreditüberschreitungen nur mit Zustimmung des Finanzministers erfolgen; dieser hat dem Nationalrat darüber periodisch zu berichten.

Zur Kontrolle und Gewährleistung einer sparsamen und zweckmäßigen Gebarung wird in Art. III Abs. 3 des Bundesfinanzgesetzes 1954 die Einsetzung der Ersparungskommissäre geregelt. Ich weise darauf deshalb hin, weil eigentlich in der ganzen Debatte kein Redner davon Erwähnung tat. Jeder Bundesminister hat für den Bereich seines Ministeriums oder für Teile dieses Bereiches einen ihm unmittelbar unterstellten Beamten des höheren Dienstes als Ersparungskommissär zu bestellen. Der Wirkungskreis der Ersparungskommissäre ist mit Verordnung der Bundesregierung vom 12. Feber 1949 festgelegt. Verwaltungsakte, bei denen der Ersparungskommissär laut Verordnung der Bundesregierung mitzuwirken hat, können, wenn dieser nicht zustimmt, nur vom Bundesminister in Vollzug gesetzt werden. Solche Verwaltungsakte sind gleichzeitig dem Bundesministerium für Finanzen mitzuteilen. Es wäre erwünscht und im Interesse des Hauses gelegen, wenn man alljährlich einen solchen Bericht über die Tätigkeit der Ersparungskommissäre bekommen könnte, damit man auch den Erfolg dieser Einrichtung feststellen kann.

Abs. 4 des Art. III weist darauf hin, daß im Bundesvoranschlag 1954 vom gesamten Personalaufwand für aktive Bedienstete ein Ersparungsabstrich von 5 v. H. bereits durchgeführt wurde.

Art. IV des Bundesfinanzgesetzes 1954 besagt, daß die Steuern, Abgaben und Gefälle nach den bestehenden Vorschriften einzuhoben sind.

Art. V ermächtigt das Bundesministerium für Finanzen zur Vornahme einer Reihe von kreditpolitischen Maßnahmen im Jahre 1954, soweit solche erforderlich sind.

Art. VI ermächtigt das Bundesministerium für Finanzen im Jahre 1954 ohne vorausgehende besondere Zustimmung des Nationalrates, jedoch gegen nachträgliche Rechtfertigung zu Verfügungen, betreffend den Verkauf unbeweglichen Bundeseigentums, wobei für die Gesamtwerte der einzelnen Vermögensobjekte Höchstgrenzen festgelegt sind.

Art. VII des Bundesfinanzgesetzes 1954 setzt mit dem Dienstpostenplan 1954 die Anzahl der Dienstposten für das Jahr 1954 fest.

Ich darf bei dieser Gelegenheit gleich über den Dienstpostenplan referieren. Ich möchte das ganz kurz machen, indem ich Sie bitte, den Bericht zur Hand zu nehmen. Aus meinem schriftlichen Bericht, den Sie vor sich haben, werden Sie hinreichend informiert.

Kurz zusammengefaßt nochmals: Der Dienstpostenplan 1954 sieht eine Gesamtzahl von Dienstposten vor, und zwar öffentlich-rechtliche Bedienstete 86.765, Vertragsbedienstete 30.281, zusammen 117.046.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch noch darauf hinweisen, daß heute dem Hohen Hause eine Druckfehlerberichtigung zugegangen ist, die die einzelnen Frauen und Herren Abgeordneten nun berücksichtigen mögen.

Art. VIII des Bundesfinanzgesetzes 1954 setzt erstmalig die Anzahl und Kategorie der im Bereiche der Bundesverwaltung zur Verwendung zugelassenen Kraftfahrzeuge gemäß einem eigens hiezu erstellten Systemisierungsplan der Kraftfahrzeuge des Bundes fest.

In sämtlichen bisherigen Budgetdebatten seit 1946 haben Abgeordnete aller im Finanz- und Budgetausschuß vertretenen Parteien immer wieder der Meinung Ausdruck gegeben, es müsse bezüglich der Kraftfahrzeughaltung in der Bundesverwaltung ein System festgelegt werden. Dieses System ist nun durch diesen Kraftfahrzeugplan, der Ihnen vorliegt, eingeführt. Der Systemisierungsplan unterscheidet die Kraftfahrzeuge in Personenkraftwagen, Fahrzeuge für betriebliche Zwecke, Krafträder, Kleinkrafträder, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge.

Ich möchte nur noch die Endzahlen bekanntgeben: Der Bund besitzt, und zwar unter Einschluß der bereits im Jahre 1954 budgetmäßig vorgesehenen Neuanschaffungen, 552 Personenkraftwagen. Er hat weiter 959 Fahrzeuge für betriebliche Zwecke. Bei diesen Fahrzeugen für betriebliche Zwecke handelt es sich in erster Linie um die sogenannten Kombiwagen, die für Personen- und Sachbeförderung geeignet sind. Sie werden hauptsächlich bei der Post und bei der Eisenbahn als Werkzeugwagen benützt, bei den Forsten als Materialwagen; sie finden Verwendung bei den Bundesversuchsanstalten und als Streifenwagen bei der Polizei und Gendarmerie. Des weiteren haben wir 438 Krafträder mit Beiwagen, 1168 ohne Beiwagen und 86 Kleinkrafträder, 1402 Lastkraftwagen und 2943 Spezialfahrzeuge. Unter Spezialfahrzeugen sind wiederum in erster Linie die Verkehrsomnibusse zu verstehen,

wie sie die Post und die Bahn in Betrieb hat, weiter Lieferwagen, Krankenwagen, dann bei der Landwirtschaft Traktoren, Zugmaschinen, ebenso bei dem Baudienst Zuggeräte und bei der Gendarmerie und bei der Polizei Mannschaftsbeförderungswagen und große Gerätewagen.

Für Instandhaltung und Betrieb der im Systemisierungsplan enthaltenen Kraftfahrzeuge sind 186 Millionen Schilling erforderlich. Der Kraftfahrzeugpark des Bundes, wie ihn der Systemisierungsplan festlegt, erfordert also für das Jahr 1954 einschließlich der Neuanschaffungen 268·7 Millionen Schilling.

Vorhandene Fahrzeuge eines Verwaltungsbereiches, die über den im Systemisierungsplan vorgesehenen Stand hinausgehen, sind sofort stillzulegen.

Das Bundesministerium für Finanzen hat über die Zulassung zusätzlicher Kraftfahrzeuge dem Nationalrat zumindest einmal im Jahr zu berichten.

Im Art. IX des Bundesfinanzgesetzes wird das Bundesministerium für Finanzen mit der Vollziehung des Gesetzes, das am 1. Jänner 1954 wirksam wird, betraut.

Ich glaube, Ihnen nun hinlänglich das Bundesfinanzgesetz 1954 erläutert zu haben.

Hohes Haus! Das Bundesfinanzgesetz und der Bundesvoranschlag, der Dienstpostenplan und der Kraftwagensystemisierungsplan sind nun, ihrem Aufbau entsprechend, gruppen- und kapitelmäßig in acht Sitzungen, die an acht Tagen mehr als 60 Stunden beansprucht haben, zur Beratung gestanden. 98 Redner sind zum Wort gekommen.

Wie ich schon in meinem Eingangsexposé voraussagte und wie es nun einmal üblich ist, wurde viel mehr die allgemeine Politik, die die Ressorts der betreffenden Gruppen und Kapitel betrifft, berührt als die finanzgesetzlichen Geldansätze. Es ist zuzugeben, daß das Budget in seiner Aufgliederung Anreiz zu solchen politischen Debatten gibt. Sie werden daher immer wieder bei der Budgetberatung Einlaß finden, genau so, wie das früher war und wie es auch in den anderen freien Demokratien der Fall ist. Dennoch gibt es viele Bürger, darunter auch Abgeordnete, die eine derart breite politische Auseinandersetzung aus Anlaß der Budgetdebatte nicht als ihrem Zweck entsprechend betrachten. Ich möchte aber trotzdem nochmals darauf hinweisen — ich glaube, entsprechend dem, was ich vorher sagte, als Generalberichterstatter dies tun zu dürfen —, daß eben die Aufgliederung des Bundesvoranschlages diese großen politischen Auseinandersetzungen im Hause direkt herausfordert.

Was nun aber auffallen muß und besonders mir als Generalberichterstatter aufgefallen ist — ich bitte, mir diese Feststellung zu gestatten —, ist, daß nicht ein Redner konkrete Einsparungen entweder vorschlug oder antragsmäßig forderte. (*Widerspruch bei der WdU.*) Es ist dies ein Beweis, daß die Geldansätze, wie sie der Finanzminister, genehmigt durch die Bundesregierung, mittels des Bundesvoranschlages vorlegte, wie sie auch der Finanz- und Budgetausschuß guthieß und dem Hause zur Annahme empfahl, von allen Abgeordneten als sparsamst und zweckmäßig angesehen werden. (*Erneuter Widerspruch bei der WdU.*)

Wenn von der Opposition dieses Hauses Anträge gestellt wurden, die überwiegend im Endeffekt eine Ausdehnung des Ausgabenrahmens zur Folge hätten, so standen sie, vorausgesetzt, daß sie genügend unterstützt waren — darunter versteht man acht Abgeordnete mit ihrer Unterschrift —, zur Debatte. Argument und Gegenargument wurden schon im Ausschuß, aber auch im Hause wieder in den Ausführungen der Redner geltend gemacht. Ausschlaggebend für Annahme oder Ablehnung eines Antrages sind aber nun einmal in der freien Demokratie die Stimmen der Abgeordneten. Die Stimmenzahl ist das Entscheidende im parlamentarischen Gefecht.

Die Mehrheit des Hohen Hauses hat bereits oder wird nun für die unveränderte Annahme aller Kapitel des Bundesvoranschlages bis auf eines stimmen. Dieses eine Kapitel ist Kapitel 21, Bauten. Alle Parteien unterstützen das Streben des Präsidenten beziehungsweise des Präsidiums des Nationalrates, daß der Wiederaufbau des Hauses der Gesetzgebung, des Parlamentes, fortgeführt wird. Solange in diesem Hause, das der geniale Theophil Hansen schuf und das eines der schönsten Bauwerke Österreichs, ja Europas überhaupt ist, Kriegsschäden bestehen, hat jeder Nationalrat, der hier seine Tätigkeit ausübt, auch dafür zu sorgen, daß diese Wunden behoben werden. Täte man es nicht, würde es die Nachwelt schlecht vergelten. Die zum Zwecke der Inangriffnahme des Wiederaufbaues des eigentlichen Sitzungssaales des Nationalrates beim Kapitel 21 angesetzten 6 Millionen Schilling bedeuten eine Ausdehnung des Ausgabenpräliminares um 0·027 Prozent oder um 0·35 Prozent des Abganges.

Es sei mir als Generalberichterstatter noch gestattet, zum Abschluß eine persönliche Bemerkung zu machen. Das Budget 1954 liegt in der Mitte zwischen Realismus und Hoffnung. Der Realismus, das ist die nackte

29. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VII. GP. — 15. Dezember 1953 1281

Wirklichkeit, begegnet uns alltäglich. Wir meistern die Wirklichkeit, wir haben das bisher schon vielfach bewiesen. Die Hoffnung läßt sich verwirklichen, wenn Tag für Tag der gute Wille zur Pflichterfüllung in die Tat umgesetzt wird.

Hohes Haus! Namens des Finanz- und Budgetausschusses stelle ich den Antrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Text des Bundesfinanzgesetzes 1954, dem Dienstpostenplan und dem Kraftwagenplan unter Berücksichtigung aller Druckfehlerberichtigungen und der Abänderung der Schlußziffern im Art. II des Gesetzentwurfes wird die verfassungsgemäße Zustimmung erteilt.

Präsident (der wieder den Vorsitz übernommen hat): Zum Wort hat sich niemand gemeldet.

Damit ist die Debatte über den Bundesvoranschlag mit allen Anlagen beendet.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung. Über die Gruppen I bis V des Bundesvoranschlages und die hiezu eingebrachten Entschließungsanträge ist bereits abgestimmt worden.

Bei der **Abstimmung** wird den **Gruppen**

VI: Kapitel 11: Bundesministerium für Unterricht, Kapitel 12: Unterricht, Kapitel 13: Kunst, Kapitel 26 Titel 2 a § 3: Wetterdienst, und Kapitel 28 Titel 8: Bundestheater,

VII: Kapitel 15: Soziale Verwaltung, Kapitel 28 Titel 9: Bundesapotheken, und Kapitel 28 Titel 10: Serotherapeutisches Institut,

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

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

X: Kapitel 24: Verkehr, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen, sowie

XI: Kapitel 4: Staatsschuld, Kapitel 5: Finanzausgleich, Kapitel 6: Pensionen (Hoheitsverwaltung), Kapitel 16: Finanzverwaltung, Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, Kapitel 18: Kassenverwaltung, Kapitel 25: Postsparkassenamt, Kapitel 26 Titel 1: Besatzungskosten, Titel 2 a: Weitere Übergangsmaßnahmen (§§ 1 und 4), Titel 3: Durchführung des Staatsvertrages, Titel 4: Kinderbeihilfen,

Titel 4 a: Ernährungsbeihilfen, Titel 6: Erfüllung von Rückgabeansprüchen, Titel 7: Wiedergutmachung an politisch geschädigte Bundesbedienstete, Kapitel 27: Monopole, Kapitel 28 Titel 7: Hauptmünzamt, und Kapitel 30: ERP-Gebahrung,

in der beantragten Fassung — unter einstimmiger Annahme des gemeinsamen Änderungsantrages aller vier Parteien zu Gruppe IX (S. 1123) und unter Ablehnung der Änderungsanträge Dr. Pfeifer zu Gruppe VI (S. 943) und Kandutsch zu Gruppe VII (S. 1006) — mit Mehrheit die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Die **Ausschußentschliefungen** werden angenommen, und zwar

die Entschliefungen zu Gruppe VI (S. 921), zu Gruppe VII (S. 980), zu Gruppe VIII (S. 1169) und zu Gruppe XI (S. 1072) einstimmig,

die Entschliefung zu Gruppe IX (S. 1123) mit Mehrheit.

Der gemeinsame Entschliefungsantrag Dr. Gschnitzer, Mark, Dr. Pfeifer zu Gruppe VI (S. 974) wird einstimmig angenommen.

Die Entschliefungsanträge Dr. Pfeifer zu Gruppe VI (S. 944) und zu Gruppe XI (S. 1112) werden abgelehnt.

Sodann wird auch dem Entwurf des Textes des Bundesfinanzgesetzes selbst samt Titel und Eingang sowie den noch nicht abgestimmten Anlagen — das sind Anlagen I a bis I c: Hauptübersichten, Anlage IV: Dienstpostenplan, und Anlage V: Systemisierungsplan der Kraftfahrzeuge des Bundes — in der beantragten Fassung in zweiter Lesung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Schließlich wird das **Bundesfinanzgesetz** für das Jahr 1954 samt allen Anlagen in dritter Lesung mit Mehrheit zum Beschluß erhoben.

Präsident: Damit ist das Budget für das kommende Jahr verabschiedet.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Mittwoch, den 16. Dezember, 14 Uhr, ein. Die Tagesordnung ist Ihnen bereits zugegangen und daher bekannt.

Ich möchte noch feststellen, daß die für heute nach Schluß der Haussitzung anberaumte Sitzung des Ausschusses für die Beratung europäischer Fragen auf den 27. Jänner, 17 Uhr, verschoben worden ist.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 16 Uhr

Druck der Österreichischen Staatsdruckerei. 673 54